VII kadencja

# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Skarbu Państwa**
**(nr 54)**
z dnia 20 lutego 2013 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Skarbu Państwa (nr 54)

20 lutego 2013 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

## – informację na temat aktualnej sytuacji oraz perspektyw działania PLL LOT S.A.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Sebastian Mikosz** prezes zarządu PLL LOT S.A. wraz ze współpracownikami, **Małgorzata Kozak** wiceprezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **Małgorzata Iwanowska** zastępca dyrektora Departamentu Rynku Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Stanisław Jarosz** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Joanna Modzelewska** przewodnicząca Związku Zawodowego Pilotów Liniowych, **Stefan Malczewski** przewodniczący NSZZ „Solidarność" w PLL LOT S.A., **Henryk Zimakowski** prywatny akcjonariusz PLL LOT S.A.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Wiesław Kozioł**, **Iwona Kubaszewska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa. Serdecznie witam panie poseł i panów posłów oraz zaproszonych gości z podsekretarzem stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa panem Rafałem Baniakiem. Witam również nowego – choć znanego już Wysokiej Komisji – prezesa PLL LOT pana Sebastiana Mikosza.

Porządek dzienny posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat aktualnej sytuacji oraz perspektyw działania PLL LOT S.A. Przedstawia minister skarbu państwa. Dzisiejsze posiedzenie odbywa się zgodnie z planem pracy Komisji. Informuję, że otrzymaliśmy pismo od pani marszałek Ewy Kopacz z prośbą, aby Wysoka Komisja rozważyła potrzebę przeprowadzenia debaty w tej sprawie na plenarnym posiedzeniu Sejmu. Mam nadzieję, że przebieg dyskusji na forum Komisji wyczerpie tę potrzebę. Na końcu posiedzenia podejmiemy decyzję w tej sprawie. Informuję tylko, że takie zapytanie zostało skierowane do Wysokiej Komisji.

Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę zgłoszeń. Stwierdzam przyjęcie porządku dziennego. Proszę pana ministra o przedstawienie informacji.

**Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, postaram się krótko wprowadzić do tematu naszej rozmowy. Chciałbym, aby dyskusja na dzisiejszym posiedzeniu miała maksymalnie otwarty charakter. Jesteśmy gotowi na wszelkie wyjaśnienia i pytania pań poseł i panów posłów.

Krytyczna sytuacja finansowa na koniec 2012 r. zwłaszcza w zakresie faktycznej utraty płynności finansowej i wzrostu zobowiązań przeterminowanych determinowała konieczność ratowania spółki przed zagrażającą jej bezpośrednio upadłością likwidacyjną. W tym miejscu – uprzedzając pytania Wysokiej Komisji – chcę powiedzieć, że jako Skarb Państwa mieliśmy świadomość, że wynik finansowy może być negatywny. Natomiast nie mieliśmy informacji – wręcz mieliśmy zapewnienia, że sytuacja po stronie przychodowej spółki gwarantuje, że nie będzie potrzeby poszukiwania sposobów dofinansowania czy interwencji państwa. Kierując się koniecznością zabezpieczenia PLL LOT przed scenariuszem upadłości oraz zasadnością utrzymania tej spółki jako aktywnego przewoźnika lotniczego i – co bardzo ważne – zabezpieczenia pasażerów, którzy pozostawali z wykupionymi biletami LOT, Ministerstwo Skarbu Państwa zdecydowało się

udzielić pomocy publicznej na ratowanie, widząc realną alternatywę w postaci upadłości likwidacyjnej LOT.

W dniu 20 grudnia 2012 r. Minister Skarbu Państwa udzielił spółce pomocy publicznej zakładając maksymalny limit do kwoty 1 mld zł, zwracając uwagę, że procesu ratowania należy dokonać przy jak najmniejszym zaangażowaniu pomocowym. Dlatego zdecydowaliśmy się podzielić tę pomoc na transze. Pierwsza transza została wypłacona w wysokości 400 mln zł. Do dzisiaj żadne dodatkowe pieniądze nie wpłynęły do spółki.

Trzeba wyraźnie powiedzieć, że zgodnie z procedurami, jakie obowiązują w Komisji Europejskiej, udzielenie przedmiotowej pomocy wymagało zgody Komisji. Tym samym pomoc została udzielona przed formalnym wydaniem decyzji Komisji Europejskiej. Czyli najpierw złożyliśmy wniosek notyfikacyjny, następnie nie czekając na formalną zgodę Komisji, dokonaliśmy wypłaty pierwszej transzy pomocy. Mamy – i mieliśmy – świadomość, że nie dotrzymujemy wymaganych standardów prawnych, jeżeli chodzi o nasze postępowanie. Jednak z uwagi na specyfikę tej pomocy – czyli pomocy na ratowanie, pomocy dla spółki, która jest w krytycznym momencie – i mając na względzie doświadczenia innych beneficjentów pomocy na ratowanie, którzy również postępowali taką ścieżką, nie dotrzymaliśmy tego trybu.

Specyfikę naszego postępowania wyjaśniliśmy wspólnie z panią prezes Kozak z UOKiK, podczas spotkania z Dyrekcją Generalną KE ds. Konkurencji w Brukseli. Przedstawiciele Komisji Europejskiej zwrócili uwagę na niedotrzymanie wymaganych procedur formalnych. Ale w tej rozmowie wyraźnie padło stwierdzenie, że pracujemy nadal, mimo że procedura nie została dotrzymana. Komisja zwróciła się o bieżące informowanie o postępach w pracach nad ratowaniem spółki i tworzeniem budowaniem planu restrukturyzacji. Chciałbym podkreślić, że podczas tego spotkania, na którym tłumaczyliśmy naszą decyzję, jej rychliwość, nie padła ze strony Komisji Europejskiej groźba, że złamanie procedur dotyczących pomocy publicznej może być przyczyną natychmiastowego wszczęcia postępowania wobec Polski.

Przekazana kwota w wysokości 400 mln zł w znacznej mierze – bo ponad 300 mln zł – została przeznaczona na spłatę przeterminowanych zobowiązań i pokrycie strat operacyjnych. Pozostała część została zatrzymana na pokrycie bieżącego zabezpieczania płynności finansowej spółki. Tłumacząc ten proces Wysokiej Komisji, chciałbym podkreślić – co istotne – że wydatkowane przez LOT środki w ramach pomocy publicznej w ponad 80% zostały przeznaczone na spłatę zobowiązań wobec podmiotów publicznych, czyli kontrolowanych przez Skarb Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego. To pozwoliło zabezpieczyć te podmioty przed negatywnymi skutkami upadłości LOT i tym samym istotnie poprawić ich płynność finansową, ale – co nie jest bez znaczenia – pozwoliło zachować miejsca pracy, jakie te spółki dzisiaj generują. Pomoc, jakiej udzieliliśmy pozwoliła spółce ustabilizować sytuację finansową i zabezpieczyć finansowo kooperujące z LOT podmioty publiczne. Mówimy o krótszym horyzoncie czasowym.

Co bardzo istotne i nad czym aktualnie spółka pracuje pod kierownictwem nowego prezesa wynika z faktu, że w okresie pomocy na ratowanie, czyli maksymalnie do 20 czerwca 2013 r. spółka zobowiązana jest do opracowania i notyfikacji planu restrukturyzacji. Z tym dokumentem chcemy maksymalnie szybko dotrzeć do Komisji Europejskiej. Zakładamy, że to nastąpi wcześniej niż przewiduje wynikający z przepisów termin.

Aktualnie naszym priorytetem jest stworzenie realnego planu restrukturyzacji spółki, z którego powinno jasno wynikać, że spółka w okresie przyszłym – mówimy o 2014 r. – przestaje generować straty. To jest cel, przed jakim stanął nowy prezes spółki. Chcemy, żeby w ramach tego procesu udało się wdrożyć w spółce rentowny model biznesowy, który pozwoli przewoźnikowi na samodzielne finansowanie i prowadzenie działalności i – jak powiedziałem – generowanie dodatnich wyników finansowych. LOT – co istotne – zachowuje pozycję lidera na polskim rynku przewozów lotniczych. Celem jest zagospodarowanie przez spółkę LOT ciągle rosnącego – co wynika z doświadczeń, z danych statystycznych, ale też z projekcji przyszłościowych – potencjału przewozów lotniczych w Polsce.

Warto wspomnieć na posiedzeniu Komisji, też tytułem wprowadzenia – później będę prosił pana prezesa o bliższe wyjaśnienia – o sytuacji z nowymi samolotami B787, które

miały być w znacznej mierze remedium na poprawę sytuacji finansowej spółki. Dzisiaj mamy oszacowane, że niemożność operowania tymi samolotami przez spółkę wygenerowało koszt na poziomie ok. 8 mln zł. Zarówno władze polskie, ale przede wszystkim spółka jest w bieżącym, czyli codziennym kontakcie operacyjnym z Boeingiem w celu zabezpieczenia finansowego i operacyjnego LOT.

Wysoka Komisjo równolegle – co istotne – z procesem naprawczym w LOT zarówno spółka, jak i Skarb Państwa zmierzają do znalezienia partnera biznesowego. Nie chcę mówić o procesie prywatyzacji, choć do tego to na końcu sprowadza się. Mówię o takim partnerze, który mógłby wziąć udział albo w bezpośrednim nabyciu spółki, albo byłby gotów uczestniczyć w procesie szeroko rozumianej restrukturyzacji i budowy nowego modelu biznesowego dla LOT. Bowiem mamy świadomość, że nawet rentowny LOT, nawet zbudowanie takiego modelu, który pozwoli spółce funkcjonować na wyniku powyżej zera w dłuższej perspektywie czasu (dłuższym okresie) jest bardzo trudne do utrzymania. Aktualnie na podstawie modelu, według którego funkcjonuje dzisiejszy LOT, a także nowego modelu , który będzie nowym modelem, praktycznie nie funkcjonuje żaden poważny przewoźnik w Europie. Dlatego niezbędne jest znalezienie partnera biznesowego.

W związku z powyższym Minister Skarbu Państwa jesienią, czyli jeszcze przed uruchomieniem pomocy publicznej, wystąpił z inicjatywą zmiany prawa. Mówię o projekcie ustawy o uchyleniu ustawy z dnia 14 czerwca 1991 r. o przekształceniu własnościowym przedsiębiorstwa państwowego Polskie Linie Lotnicze LOT. Obecnie ten projekt jest na etapie prac rządowych. Po wszystkich niezbędnych konsultacjach zarówno międzyresortowych, jak i społecznych, jesteśmy na etapie pomiędzy Komitetem Stałym Rady Ministrów a Radą Ministrów. Intencją jest to, żeby proponowana nowela, czyli zniesienie ustawy o PLL LOT była przyjmowana przez Radę Ministrów jednocześnie z prezentacją planu restrukturyzacji, co powinno nastąpić na jednym z najbliższych posiedzeń rządu. Taka jest intencja Ministra Skarbu Państwa.

Myślę, że tyle tytułem wprowadzenia. Jeśli pan przewodniczący pozwoli, oddałbym głos panu prezesowi, który powiedziałby o aktualnie podejmowanych działaniach, również o działaniach, które są bolesne społecznie, choć wydaje się niezbędne. Później gotowi bylibyśmy do odpowiedzi na pytania pań poseł i panów posłów. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Pan prezes Mikosz, proszę.

**Prezes zarządu PLL LOT S.A. Sebastian Mikosz:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jest to ósmy dzień mojej pracy w LOT. Pozwolę sobie w kilku słowach przedstawić działania, na jakich koncentruję się wraz z zarządem od kilku dni i jakie mamy najbliższe plany. Z punktu widzenia linii lotniczej jesteśmy w niskim sezonie. W związku z powyższym jeden z najważniejszych czynników, które w tej chwili kontrolujemy to płynność. Od pierwszego dnia mojej pracy podjęliśmy wszelkie działania zmierzające do tego, aby spółka nie została ponownie postawiona w sytuacji możliwej utraty płynności i aby przygotować ją do lata, które jest wysokim sezonem.

Jedne z moich najważniejszych dotyczą obszaru sprzedaży. Bowiem najlepszym sposobem na zachowanie płynności i minimalizację strat jest dbałość o sprzedaż, z którą LOT miał problemy. Warto zaznaczyć, że jeden z obszarów, nad którym musimy popracować to tzw. sfera wpływów, czyli zarządzanie ceną biletów, gdyż tutaj liczy się nie tylko jej wypełnienie, ale również w jakiej cenie LOT sprzedaje.

Jedną z pierwszych podjętych decyzji, którą zakomunikowaliśmy publicznie było nieplanowanie na siatce połączeń Boeinga 787. Tutaj cel zarządu był bardzo jasny – nie oznacza to braku współpracy, zakończenia tego kontraktu czy w jakikolwiek sposób przerywania go, ale spółka lotnicza musi dawać bardzo wyraźne sygnały, kiedy i gdzie będzie latać. W związku z powyższym zdecydowaliśmy, że wobec absolutnej niepewności daty powrotu samolotu do możliwego użytkowania oferujemy pasażerom samoloty 767, które mamy w tej chwili we flocie. W przypadku konieczności pozyskamy dwie bądź trzy kolejne maszyny, tak aby wykonać zaplanowaną tzw. siatkę przewozów letnich. Jeżeli

będzie zainteresowanie kwestią naszych relacji z Boeingiem, będę w stanie odpowiedzieć więcej tym z państwa, którzy będą chcieli głębiej poznać ten obszar.

Sama sprzedaż oczywiście nie jest remedium. W tej chwili trwają bardzo intensywne prace nad czymś, co nazwałbym planem przebudowy. Z powodów czystego zarządzania korporacyjnego, staram się nie używać słowa „restrukturyzacja". Wydaje mi się, że ono nie do końca jest adekwatne, jeśli chodzi o wymiar tego, co musimy zrobić. LOT musi znaleźć zupełnie nowy model biznesowy. Ten model biznesowy bierze się z analizy i ze spojrzenia na działalność konkurencji. Jesteśmy trzecim krajem w Europie, w którym występuje najsilniejsza penetracja rynku lotniczego przez tzw. przewoźników niskokosztowych. Mówię „tak zwanych", ponieważ mam teorię dotyczącą sposobu konstruowania kosztów przez tych przewoźników. Nie zmienia to faktu, że oni funkcjonują na rynku. Polacy wybierają te linie.

Jako firma musimy dostosować się i zaoferować produkt, ceny i styl latania, który pozwoliłby nam utrzymywać znaczącą pozycję – pozycję lidera na pewno w Warszawie, a znaczącą pozycję na rynku w Polsce. W związku z czym w ramach przygotowań do wyjaśnień i koncepcji, którą będziemy przedkładali zarówno Ministerstwu Skarbu Państwa, jak i w konsekwencji Komisji Europejskiej uwzględniamy coś, co chcemy zbudować jako trwały model rentowności. Oczywiście, jest to proces trudny, wokół niego pojawi się dużo pytań. Wydaje mi się, że na rynku polskim, który w ciągu najbliższych 15 – 18 lat ulegnie potrojeniu jest – i powinno być – trwałe miejsce dla takiej spółki, jak LOT, może bez konieczności kopiowania tego, co robią inni.

Te działania traktuję równolegle do przygotowań do procesu prywatyzacji. One są nierozerwalnie związane. Dlatego, że zarówno dzisiejsza sytuacja finansowa, jak i to, co zaakceptuje – bądź nie – Komisja Europejska oraz jaką przedstawimy koncepcję rozwoju linii będzie decydowało, czy, kto i ilu chętnych zgłosi się ewentualnie do prywatyzacji czy też do podniesienia kapitału, ponieważ jako zarząd możemy jedynie poszukiwać partnerów do podniesienia kapitału w LOT.

Obecnie nie tylko w Europie następuje proces konsolidacji przewoźników. Ostatnie wiadomości z rynku amerykańskiego dowodzą, że duże rentowne linie również łączą się, aby zapewnić sobie lepszą przyszłość od strony rynkowej i finansowej. W związku z powyższym cały czas musimy pamiętać, że wszystkie działania, które podejmujemy muszą zawierać również wątek prywatyzacyjny. Oczywiście, prawdziwy proces prywatyzacyjny z punktu widzenia spółki będzie mógł przejść w fazę operacyjną i fazę działań wtedy, kiedy zostanie uchwalona ustawa, o której przed chwilą mówił pan minister Baniak. Dzisiaj nie ma jednoznacznej odpowiedzi na to, czy ktoś jest zainteresowany, czy nie. Konstruuje się bardzo różne struktury kapitałowe, które przejmują linie po to, żeby je rozwijać. Myślę, że przedstawiłem w kilku słowach to na czym koncentrujemy się od kilku dni. Mam nadzieję, że będziemy w stanie szybko przekazać państwu informację o rozstrzygających rozwiązaniach dotyczących naszej przyszłości. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Jako pierwsza zgłosiła się pani przewodnicząca Renata Zaremba. Proszę, pani poseł.

**Poseł Renata Zaremba (PO):**

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie prezesie, prosiłabym o rozwinięcie tematu dotyczącego Boeingów. Umowa na dostarczenie była podpisana w 2005 r. Pierwszy samolot miał trafić do PLL LOT – bodajże – w 2008 r. Został przekazany w 2012 r. Czy PLL LOT otrzymał jakąś rekompensatę finansową z tytułu wielkiego opóźnienia dostarczenia tych samolotów.

W materiale jest informacja dotycząca poszukiwanego inwestora dla PLL LOT. Czytamy tam, iż od 2009 r. zarząd przy pomocy doradcy Morgan Stanley realizuje proces pozyskiwania inwestora. Proszę rozwinąć na ten temat. Ilu takich inwestorów już znalazł? Jakie wynagrodzenie LOT zapłacił temu doradcy od 2009 r. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo, pani poseł. Pan poseł Małecki, proszę. Następnym mówcą będzie pan poseł Kwiatkowski.

**Poseł Maciej Małecki (PiS):**

Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie ministrze, panie prezesie, obserwując działania zarządu LOT, działania ministerstwa i politykę informacyjną w tym zakresie zwróciłem uwagę, że najwięcej słyszymy na temat oszczędności w zakresie kosztów pracowników. Tymczasem, o ile w europejskich liniach lotniczych – widziałem odpowiednie dokumenty – koszty pracowników wynoszą 25%- 40% kosztów w danych spółkach, to w LOT – nieco powyżej 8%. W takim przypadku można odnieść wrażenie, że skupiają się państwo na zaciskaniu pasa w bardzo wąskim obszarze. Tymczasem ponad 90% kosztów generowanych w innych obszarach działalności spółki jest niejako pozostawione na uboczu. Chciałbym zapytać, jaki wpływ miały dotychczasowe redukcje pracowników na zmniejszenie straty LOT w kolejnych latach po zwolnieniach?

Chciałbym zwrócić – kolejny raz – uwagę, że materiał na dzisiejsze posiedzenie otrzymaliśmy bardzo późno. Gdybyśmy w tak ważnej sprawie otrzymali materiał przynajmniej przed sobotą – niedzielą, tak jak zaproszenia na posiedzenie Komisji, to myślę, że członkowie Komisji mogliby z większym komfortem przygotowywać się do dzisiejszego posiedzenia. Zaobserwowałem, że w przedłożonym materiale wiodącym motywem jest zrzucanie odpowiedzialności za trudną sytuację naszego przewoźnika poprzez wskazanie, że jest to wypadkowa trudnej sytuacji przewoźników na rynku europejskim. Tymczasem są przewoźnicy, jak np. Wizz Air czy Lufthansa, którzy zwiększają systematycznie swój udział w polskim rynku, a tego udziału nie potrafi zwiększyć nasz narodowy LOT.

Chciałbym też zwrócić się bezpośrednio do pana prezesa LOT. Panie prezesie, kiedy poprzednim razem odchodził pan z funkcji prezesa, mówił pan, że nie zgadza się na zbyt szybkie działania prywatyzacyjne, że sytuacja LOT musi być poprawiana w sposób rozważny. Co zmieniło się od tamtej pory, że zdecydował się pan drugi raz wejść do tej samej rzeki i to na ekspresową linię sprzedaży spółki?

Szanowni państwo, w 2010 r. LOT zlikwidował biura sprzedaży w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie. W 2007 r. spółka z połączeń do tych krajów uzyskiwała ok. 1/5 przychodów. W 2010 r. cała działalność sprzedażowo-marketingowa została przekazana zewnętrznej firmie. Eksperci w branży, analitycy zwracali uwagę, że jest to nie tylko kontrowersyjne, ale przede wszystkim ryzykowne posunięcie. Chcę zwrócić uwagę na to dlatego, że wystąpiły konkretne korzystne dla LOT okoliczności w tamtym czasie, gdy z rynków amerykańskich wycofywali się inni przewoźnicy z naszego regionu. Mam informację o Czechach, Węgrach czy ukraińskim przewoźniku. LOT mógł wówczas zdominować połączenia tego typu w Europie Środkowo-Wschodniej. Mówię o połączeniach do Ameryki Północnej. Jednocześnie Kanada zniosła wizy dla Polaków, co również można było wykorzystywać. Dzisiaj jednym z pomysłów na ratowanie LOT jest zwiększenie częstotliwości rejsów do Nowego Jorku i Chicago, ale – proszę mnie poprawić, jeżeli mam niepełne informacje – w tych miastach nie ma przedstawicielstw LOT.

Czy w Krajowym Rejestrze Sądowym są dokumenty LOT za 2011 r. Pytam dlatego, że otrzymałem sygnał, iż w dniu 21 stycznia br. nie było sprawozdania LOT w KRS.

Chcę zapytać o korzyści z udziału w Star Alliance. Czy LOT ma z tego powodu zyski porównywalne z Lufthansą, która systematycznie zwiększa udział na polskim rynku? Chciałbym zapytać też o porównanie. Czy korzystny jest udział naszego przewoźnika w Star Alliance? Chciałbym też zapytać też o liczbę połączeń z poszczególnych polskich portów obsługiwanych przez LOT i obsługiwanych przez Lufthansę.

Następnie prosiłbym o odpowiedź na pytanie, czy gdyby nie sprzedaż kolejnych spółek LOT, mogło dojść do sytuacji, że bilans sporządzony przez zarząd wykazałby stratę w którymś z poprzednich lat przewyższającą sumę kapitałów zapasowego i rezerwowych oraz połowy kapitału zakładowego? Pytam o to, dlatego że w takim przypadku zarząd jest zobowiązany do niezwłocznego zwołania zgromadzenia wspólników w celu powzięcia uchwały dotyczącej dalszego istnienia spółki. Pytam o to także dlatego, że spółki-córki LOT były kupowane przez Agencję Rozwoju Przemysłu, Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych Silesia i PKN Orlen.

Chciałbym prosić o doprecyzowanie materiału, który otrzymaliśmy. Jako główne założenia planu restrukturyzacji w związku z udzieloną pomocą publiczną, zwracają

państwo uwagę na podniesienie zdolności spółki do generowania przychodów ze sprzedaży usług dodatkowych. Jakie to będą usługi? Czy będzie to oznaczało przeniesienie kolejnych kosztów na pasażerów?

Następnie jest mowa o obniżeniu kosztów sprzedaży przez przeniesienie części opłat na pasażerów. O jakie koszty chodzi? Czy nie obawiają się państwo, że obniży to konkurencyjność LOT, a efektem będzie dalsza strata udziałów w rynku?

W jaki sposób chcecie państwo ograniczyć konsumpcję paliwa? Jakie jest obecne zużycie?

Interesuje mnie sposób, w jaki zostanie podniesiona produktywność załóg LOT, bo taki zapis też państwo zawarliście w dokumencie, który otrzymaliśmy?

Ważną sprawą są dla mnie renegocjacje kontraktów z kluczowymi dostawcami – opłaty za lądowanie, handling, obsługę techniczną. Czy w tym przypadku nie będzie tak, że koszty poprawy wyniku LOT poniosą np. Państwowa Agencja Żeglugi Powietrznej, porty lotnicze, LOT AMS? W jaki sposób chcecie obniżyć stawki za te usługi? Czy obniżone opłaty będą dotyczyły tylko LOT? Czy będą to ulgi tylko dla tego konkretnego przewoźnika? Czy będzie obowiązek równego traktowania wszystkich uczestników rynku? Jak na taką sytuację mogą reagować inni przewoźnicy? Jak zachowałby się LOT, gdyby rywalizował z przewoźnikiem narodowym w innym państwie i tam następowałoby obniżanie tych opłat dla tego przewoźnika?

Chcę zapytać o zmiany w radzie nadzorczej od 2008 r. – najgorszego roku pod względem wyniku finansowego LOT – do dnia dzisiejszego. Pytam o to dlatego, bo chcę wiedzieć kto ponosił odpowiedzialność za brak nadzoru nad działalnością LOT. Według mnie, jest brak nadzoru, jeżeli minister dowiaduje się o tragicznej sytuacji spółki dopiero w momencie składania wniosku o pomoc publiczną. Przypominam, że na posiedzeniu tej Komisji we wrześniu byliśmy zapewniani, że sytuacja LOT jest w porządku, że spółka ma przed sobą dobrą przyszłość. Później wybuchła bomba z tragiczną sytuacją LOT. Gdzie byli przedstawiciele rady nadzorczej?

W związku z doniesieniami, że LOT może nadal realizować swoje usługi poprzez EuroLOT, chciałbym zapytać, czy ta koncepcja jest aktualna, czy zarząd bierze ją poważnie pod uwagę? Jeżeli tak, to ile czasu zajmie przepisywanie umów z LOT na EuroLOT? Chodzi mi o *sloty*. Czy będzie obowiązek przepisania prawa do korytarzy powietrznych poza Europą np. zgoda na przelot nad Syberią, co skróciło loty do Pekinu?

Otrzymaliśmy informację, że 23 stycznia br. Komisja Europejska pozytywnie opiniowała pomoc publiczną dla LOT. Jakie warunki podała? Co LOT – ewentualnie Polska – będzie musiał spełnić, aby ta pomoc została zaakceptowana?

W informacji pana ministra na dzisiejsze posiedzenie jako przyczyny strat wymienione zostały m.in. otwarcie lotniska Modlin oraz działalność OLT Express. O ile pamiętam, to sam LOT zwracał uwagę, że przeniesienie niskokosztowych przewoźników do Modlina pozwoli na ekspansję spółki na lotnisku im. Fryderyka Chopina w Warszawie. Co do OLT, to chcę zapytać – myślę, że potrzebny byłby minister transportu na dzisiejszym posiedzeniu – na jakich warunkach OLT otrzymał zgodę w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego? Ile czasu czekał na tę zgodę, a ile czasu czekali inni przewoźnicy?

Jeśli chodzi o Dreamlinery, to Japonia i Indie wystąpiły do Boeinga o odszkodowanie. Panie prezesie, panie ministrze, chciałbym uzyskać informację jakie działania do tej pory zostały podjęte przez naszą spółkę i jakie działania zamierzacie państwo podjąć?

Wracając do trudnej sytuacji na rynku europejskim, proszę o skomentowanie – ewentualnie sprostowanie – faktu, że na rynku europejskim przewozy klientów biznesowych za ostatnie miesiące ubiegłego roku wzrosły o 20%... Przepraszam w LOT spadły o 20%, natomiast zupełnie odmienny trend wystąpił u innych przewoźników w klasie biznes.

Na jakiej zasadzie została wybrana firma Ernst &Young, jako doradca do spraw restrukturyzacji? Jakie doświadczenie ma konkretnie w tej branży? Nie kwestionuję renomy tej firmy, natomiast chodzi mi o jej doświadczenie w restrukturyzacji linii lotniczych.

Chciałbym uzyskać informację, ile od 2009 r. LOT zapłacił zewnętrznym kancelariom prawnym za obsługę prawną. Mam informację o kwocie 2,7 mln zł. Jeżeli jest mniejsza lub większa, proszę o sprostowanie. Czy ta kwota była wydatkowana na procesy ze związkami zawodowymi w spółce?

Jaka jest korelacja pomiędzy redukcją załogi i stratą. Jak zwolnienia pracowników wpływały na straty?

I jeszcze jedno pytanie. W związku z tym, że Agencja Rozwoju Przemysłu kupiła jedną ze spółek-córek –bodajże – LOT AMS, a od niedawna część połączeń LOT świadczy EuroLOT zwróciłem uwagę na zbieżność nazwisk prezesów EuroLOT i Agencji Rozwoju Przemysłu. Czy to przypadek, że jeden i drugi pan nazywa się Dąbrowski? Czy jest jakieś pokrewieństwo między nimi? Prosiłbym o informację w tym zakresie.

To na razie tyle. Panie przewodniczący, pozwoliłbym sobie zarezerwować możliwość dopytania w zależności od treści udzielonych odpowiedzi.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję, panie pośle za obszerną wypowiedź. Nie przerywałem, bo po pierwsze – była na temat, a po drugie – mam nadzieję, że dzisiejsze posiedzenie wyczerpie temat na tyle, że nie będziemy absorbowali Wysokiej Izby. Kolejny mówca, proszę.

**Poseł Adam Kwiatkowski (PiS) – spoza składu Komisji:**

Panie przewodniczący, pierwszą pulę pytań chciałem skierować do pana ministra. Otóż, 13 września ub.r. na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa przedstawiono posłom materiały, które – jak czas pokazał – nie zawierały prawdziwych informacji. Z przykrością stwierdzam, że parlamentarzyści nie zostali o tym w żaden sposób poinformowani. Co więcej – w odpowiedzi – podpisanej 24 stycznia br. przez pana ministra Budzanowskiego –na interpelację, którą składałem wspólnie z panem posłem Dawidem Jackiewiczem, pan minister w jednym ze zdań napisał – cytuję – „podkreślić przy tym należy, iż walne zgromadzenie jako organ właścicielski nie może w żaden sposób ingerować w wyżej wymienioną procedurę wyboru władz spółki”. Jak wszyscy wiemy, Ministerstwo Skarbu Państwa ingerowało w ten proces i to w znacznym zakresie. Stąd – moim zdaniem – wartość materiałów, które podpisuje Minister Skarbu Państwa jest dość wątpliwa.

Do dnia dzisiejszego – mimo zapowiedzi pana ministra Budzanowskiego – nie uzyskaliśmy odpowiedzi na pytanie w sprawach bieżących, które wspólnie z panem posłem Jerzym Polaczkiem zadawaliśmy na początku tego roku. Na wiele pytań uzyskujemy jedynie zapowiedź udzielenia odpowiedzi, kiedy będzie to tylko możliwe. To w jakiś sposób ogranicza nasze możliwości pełnienia mandatu poselskiego i pytania o istotne kwestie.

Panie ministrze, ta spółka – zdaje się – nie jest nadzorowana przez Ministerstwo Skarbu Państwa w sensie faktycznym, jeśli jest tak, jak pisze pan minister Budzanowski w odpowiedzi na naszą interpelację. W listopadzie 2012 r. zarząd spółki złożył do ministerstwa wniosek o udzielenie pomocy publicznej w formie pożyczki na ratowanie firmy. Wcześniej podobno firma nie miała problemów finansowych. Między połową września a listopadem okazało się, że jest w takiej sytuacji, że trzeba ją po prostu ratować. Resort w listopadzie otrzymuje wniosek władz spółki, występuje do rady nadzorczej o przeprowadzenie audytu kosztów w spółce. Ciekaw jestem, co w spółce robi rada nadzorcza? Chciałem się dowiedzieć, czy wobec przedstawicieli Skarbu Państwa zasiadających w radzie nadzorczej państwo zamierzają wyciągnąć jakieś konsekwencje? To zresztą dotyczy również pozostałych poza starym-nowym prezesem członków zarządu. Rozumiem, że zarząd jest organem gremialnym. To moje pytania do pana ministra.

Mam jeszcze kilka pytań do pana prezesa. W tej chwili – jak wiemy – LOT jest spółką, która właściwie sprzedała wszystkie możliwe akcje i udziały, poza dwoma czy trzema podmiotami, w których nadal je jeszcze posiada, ale jest – z tego, co słyszymy – na ostatniej prostej, żeby je sprzedać. To są często spółki, które działają w bezpośrednim otoczeniu LOT i są dla niego spółkami strategicznymi obsługującymi samą linię i działającymi *de facto* na rzecz tej linii, być może też innych linii. Czy w umowach sprzedaży tych spółek są zawarte zapisy gwarantujące, że stawki usług świadczonych na rzecz LOT nie zostaną w sposób drastyczny zmienione, iż te podmioty niezależne już od LOT nie zaproponują czy wręcz nie wdrożą podwyżek? Czy zmiany stawek na niekorzyść LOT – jeśli takich zapisów nie było – zostały zaproponowane lub wprowadzone od momentu sprzedaży tych spółek?

Czy procesy sprzedaży tych spółek, na które była zgoda zakończyły się już? Czy wszystkie pieniądze zostały wpłacone do LOT? Czy prywatyzacje – poza udziałem

w kasynach i EuroLOT – zostały już sfinansowane? Kto był odpowiedzialny z ramienia spółki za sprzedaż tych udziałów? Czy w ramach dokonywanych prywatyzacji te spółki mogą być nadal przedawane? Czyli czy PETROLOT, LOT Catering, LOT AMS i wszystkie pozostałe spółki mogą być dalej sprzedawane? Czy ta sprzedaż jest w jakiś sposób kontrolowana przez Skarb Państwa lub przez przedsiębiorstwa czy spółki Skarbu Państwa, które przejęły te udziały od LOT?

Chciałem dowiedzieć się, jaki spadek sprzedaży zanotowano w 2011 i 2012 r.? Czy spadki sprzedaży są też widoczne na połączeniach atlantyckich i na połączeniach, które do tej pory generowały główne przychody firmy?

Kontynuując pytanie przedmówcy chciałem zapytać, czy w ramach struktury PLL LOT istnieje dział prawny, poza tymi usługami prawnymi, o które zapytał kolega? Jeśli istnieje, to jak jest duży i jakie generuje koszty? Chciałem zapytać o koszty wszystkich kancelarii doradczych, które na rzecz LOT wykonywały różnego typu analizy. Jaki to jest koszt w ub.r. i w 2011 r.? Ile nowych firm doradczych do spółki w ciągu ostatnich …nie, od 1 stycznia br. PLL LOT zawarł z nimi umowy? Jakie to są umowy, na rzecz świadczenia jakich usług?

Chciałem też zapytać o dość istotną kwestię w kontekście planowanych zwolnień grupowych. Zwolnienia grupowe powodują konieczność wypłaty dość znacznej kwoty odszkodowań. Czy LOT ma zabezpieczone środki – w jakiej wysokości i skąd one mają pochodzić – na dokonanie zwolnień grupowych, zgodnie z tymi informacjami, które do nas napływają, głównie z mediów?

Jedną z firm strategicznych dla pewnych planów LOT jest EuroLOT. Ta firma ma dość duże problemy finansowe. Wiemy, że generuje dość znaczną stratę. Jaki zakres siatki LOT przejmie EuroLOT? Od kiedy ta zmiana wejdzie w życie? Z jakich lotnisk będzie prowadził swój ruch LOT, a z jakich EuroLOT? Czy EuroLOT dysponuje obecnie wystarczającą liczba przeszkolonych pilotów? Myślę o nowym typie samolotu. Z informacji, które do nas dochodzą wynika, że z tym może być różnie. Będę też zobowiązany za odpowiedź na temat kosztów operacyjnych, jakie generuje nowy samolot. Byłoby dobrze, gdyby ten koszt mógł zostać porównany do kosztów generowanych przez samoloty poprzedniej generacji.

Chcę się wreszcie dowiedzieć, jaka jest umowa między LOT i EuroLOT w kontekście wspólnej siatki regionalnej. Chodzi o to, żeby te linie nie rywalizowały ze sobą i nie konkurowały o ten sam rynek.

Pytania o Dreamlinera już były zadane. Jakie były koszty akcji PR-owskiej związanej z przylotem Deramlinera do Polski, a także z jego lądowaniem w różnych miastach świata? To przecież był samolot LOT. W momencie lądowania w Europie czy w Stanach Zjednoczonych były przewidziane pewne *eventy*. Chciałem też zapytać o kwestię usterkowości tego samolotu. Prawie każdego dnia byliśmy informowani o wykryciu jakichś usterek w tym samolocie, co prowadziło do odwołania lotów lub ich realizowaniu na innej wysokości. Ile było tych usterek? Niestety, AMS nie jest przygotowane do serwisowania tych samolotów. Została wybrana firma, która nie ma swojej siedziby w Polsce. Jak te kwestie zarząd spółki postrzega w kontekście przyszłości?

Czy w okresie – o którym dowiedzieliśmy się z wypowiedzi pana prezesa Mikosza w mediach – kiedy na trasach dłuższych, dalekodystansowych mają nadal latać samoloty 767, będą to te same maszyny, czy LOT podejmie próby pozyskania innych samolotów? Samoloty 767 są dość wysłużone i – można powiedzieć – w jakimś sensie też archaiczne. Myślę, że ich utrzymanie nawet w sensie technicznym musi być zdecydowanie droższe niż nowszych maszyn.

Pan minister – albo pan prezes – był łaskaw powiedzieć o 8 mln zł strat spowodowanych przez uziemienie Dreamlinera. Chciałbym dowiedzieć się, jakiego okresu dotyczy ta kwota. Jaka jest miesięczna kwota strat, którą generuje brak tych samolotów? Rozumiem, że to też wiąże się z utrzymaniem samolotów starszego typu.

Byliśmy informowani, że LOT ma zamiar zrezygnować z samolotów średniego zasięgu. Czy to jest nadal aktualne? Czy plany nagłego wycofania z floty Boeingów 737 są aktualne czy nie? Panie przewodniczący, w pierwszej turze to byłoby na tyle. Bar-

dzo dziękuję za możliwość zadania pytań. Jeśli panowie nie znają odpowiedzi na któreś z tych pytań, to będę zobowiązany za odpowiedź na piśmie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję. Przed oddaniem głosu kolejnemu mówcy, chciałbym poinformować, że na godz. 14.30 zaplanowane jest wspólne posiedzenie trzech Komisji: Skarbu Państwa, Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Będzie to krótkie posiedzenie, ponieważ trzeba będzie zmienić posła sprawozdawcę. Jeżeli nie zdążymy zakończyć posiedzenia do tej pory, to zrobimy krótką przerwę… Namawiam do zwięzłości. Obserwując dotychczasowych mówców, jeżeli państwo mają przygotowane wystąpienia na piśmie, to bardzo proszę o przekazywanie ich panu ministrowi. Łatwiej będzie udzielać odpowiedzi. Pan poseł Polaczek, proszę. Następnym mówcą będzie pan poseł Suski.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS) – spoza składu Komisji:**

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie prezesie, panie i panowie posłowie, szanowni goście, ograniczę się do samych pytań, dlatego że jutro przewidziane jest posiedzenie Komisji Infrastruktury również na temat aktualnej sytuacji PLL LOT. Ale najbardziej elementarne jedyne pytanie, które chciałbym zadać obecnemu na posiedzeniu panu ministrowi skarbu państwa, jest następujące: czy w związku z tym, że chyba dwukrotnie albo trzykrotnie pan minister Budzanowski dawał do zrozumienia, że został okłamany przez odwołanego prezesa LOT pana Piróga, co do kondycji finansowej spółki w 2012 r., Minister Skarbu Państwa udzieli absolutorium odwołanemu prezesowi i zarządowi spółki? Od tego powinniśmy zacząć. Jaka w tej sprawie jest na dzień dzisiejszy odpowiedź Ministra Skarbu Państwa? Tym bardziej, że z informacji, którą posiadamy wynika, iż z 400 mln zł pomocy publicznej, którą państwo udzieliło PLL LOT w ostatnich dniach grudnia 2012 r., 318 mln zł spółka przeznaczyła na spłatę przeterminowanych zobowiązań. Czy Minister Skarbu Państwa udzieli absolutorium zarządowi spółki za 2012 r.?

Następne pytania kieruję do pana prezesa Mikosza. Będą one niekoniecznie w hierarchii spraw systemowych. Jakie są koszty miesięczne uziemionego samolotu B787 w Stanach Zjednoczonych? Kto w spółce dopuścił do wylotu tego samolotu, mimo informacji pisemnych przedstawiciela LOT w Stamach Zjednoczonych, iż istnieje zagrożenie uziemienia tego statku powietrznego przez administrację lotnictwa USA? Następne pytanie – myślę, że w kontekście 8 mln zł strat za dwa tygodnie po zawieszeniu lotów B787 – jaki jest według pana prezesa dotychczas poniesiony przez spółkę koszt przeszkolenia grupy pilotów LOT w Stanach Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii? Pytanie uzupełniające – ile osób w celu uzyskania tych uprawnień do tej pory wysłał LOT? Jaka jest struktura wiekowa pilotów, których państwo tam wysłali? Nieoficjalnie dowiaduję się – oczekuję na dementi lub potwierdzenie – iż tych uprawnień nie uzyskał pan kapitan Wrona. Byli tam chyba również inni piloci, których wiek dobiegał pięćdziesięciu paru lat, czy 60- 62. Jaki jest sens wydawania gigantycznych kwot na szkolenie pilotów – których średnia wieku wynosi 58-60 czy 62 lata – na zakupionym nowym typie samolotu, który ma perspektywę dwudziestu paru – trzydziestu lat eksploatacji? Prosiłbym o precyzyjną odpowiedź. Pytanie uzupełniające w tym kontekście – przez jaki okres ważne są uprawnienia uzyskane przez tych pilotów? Pół roku – rok? Jak przedstawia się kwestia utrzymania tych uprawnień? Istnieje obowiązek – zanim te statki mogą być pilotowane na liniach rejsowych – wykonywania lotów szkolnych.

Proszę, aby ktoś w sposób zwięzły wytłumaczył i wskazał osoby odpowiedzialne za to, iż obsługa serwisowa i techniczna samolotu nowego typu B787 została wyprowadzona poza spółkę LOT AMS. Czyli firma nie przeniosła na swoją spółkę-córkę *know how* po to, aby uprawnienie do serwisu jako pierwszej linii lotniczej w Europie zostało w LOT. Obsługa jest realizowana przez firmę zewnętrzną Monarch, chyba z Amsterdamu. Obsługuje KLM i Air France. Jakie są dotychczas koszty poniesione związane z uziemieniem w styczniu nowego typu Boeinga? Czy prawdą jest, że przy okazji dochodzi do takich sytuacji, że serwisanci, którzy przylatywali z zagranicy byli zakwaterowani w cztero- albo pięciogwiazdkowych hotelach z różnego rodzaju innymi bonusami? Jakie są dotychczas poniesione wydatki na ten cel?

Czy prawdą jest, iż zarząd PLL LOT oferuje pilotom formułę samozatrudnienia? Jeśli pan prezes mógłby zdementować albo potwierdzić lub rozwinąć ten temat byłbym wdzięczny. Jestem – nie tylko ja – wyjątkowo zainteresowany kwestiami związanymi ze statusem prawnym pilotów w PLL LOT.

Ostatnie pytanie – panie prezesie, czy mógłby pan potwierdzić albo zaprzeczyć nieoficjalnym informacjom o pilnej likwidacji wszystkich albo prawie wszystkich biur PLL LOT w portach regionalnych, w takich miastach, jak Gdańsk, Poznań, Wrocław, Kraków, Katowice. Jak pan sobie wyobraża obsługę klientów w sytuacji, kiedy inni pośrednicy obsługiwaliby np. odwołane loty, kierowali pasażerów, obsługiwali reklamacje itd. Czy ta wizytówka LOT w portach regionalnych i przede wszystkim przynoszone przychody przez strukturę pracowników – chyba najniżej wynagradzanych – nie jest dzisiaj wartością dodaną? Co z ewentualnej likwidacji wyniknie dla polskiego rynku, przede wszystkim dla przysłowiowego etnicznego pasażera, jakim w strukturze klientów LOT jest przede wszystkim polski pasażer. Prosiłbym o odpowiedź. Dziękuję bardzo za uwagę.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł Suski, proszę. Następnym mówcą będzie pan poseł Adamczyk.

**Poseł Marek Suski (PiS):**

Szanowni państwo, postaram się w miarę krótko, bo czas goni. Po pierwsze – odniosę do propozycji pana przewodniczącego, żeby wyczerpać debatę na posiedzeniu Komisji, aby nie dopuścić do debaty na forum Sejmu. Dwa razy pan przewodniczący to powtarzał. Sądzę, że jeszcze przed rozpoczęciem dyskusji jest założenie – można powiedzieć – dość ciekawe. Być może pan przewodniczący ma takie zadanie, żeby nie dopuścić do debaty na posiedzeniu Sejmu. Nie wiem. Podejrzewam to po powtarzaniu takiej intencji.

Myślę, że to, co tutaj słyszymy na temat LOT i to, co dzieje się w spółce jest swego rodzaju dowodem na uwiąd zielonej wyspy. Bo to, co dzieje się w LOT jest po prostu – można powiedzieć – katastrofą. Ale…

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Panie pośle, do rzeczy.

**Poseł Marek Suski (PiS):**

To jest do rzeczy. Mówimy o tym, co jest w LOT. Od początku ta firma była źle zarządzana. Od początku, kiedy państwo przejęliście władzę były straty najpierw na opcjach, później rezygnacje z dochodowych lotów, zamiana lotów do Stanów Zjednoczonych, gdzie lata ogromna część naszych rodaków na – chyba – niedochodowe loty do Pekinu. Nie wytłumaczono tego do końca. Były różne podejrzenia. Ale nie wprowadzono jakichś mechanizmów, wręcz likwidowano mechanizmy kontrolne dotyczące chociażby podejrzeń korupcyjnych.

Mamy do czynienia z nieuczciwą konkurencją, z dumpingowymi cenami tanich przewoźników, którzy wypierają uczciwy interes. Bo ktoś, kto potrafi liczyć koszty wie, że za kilkadziesiąt złotych nie da się przelecieć np. z Warszawy do Londynu. A takie ceny proponował choćby OLT. Zbankrutował. Widać, że to wszystko było sztuczne.

Można przypuszczać, że ta działalność i działalność innych tanich przewoźników jest być może wynikiem jakiejś zmowy, która ma doprowadzić do upadłości LOT, przejęcia rynku, a później oczywiście podniesienia cen. Takie działania obserwowaliśmy w przypadku wielu zakładów w naszym kraju. Na przykład Fabryka Kabli w Ożarowie została doprowadzona do upadłości, a później zapłaciliśmy znacznie drożej za kable sprowadzone z zagranicy. Zatem myślę, że powinniśmy postawić pytania premierowi, nie na posiedzeniu Komisji, bo to wykracza poza zakres możliwości i kompetencji Ministra Skarbu Państwa. Trzeba zapytać, jakie mechanizmy wprowadzi państwo, aby eliminować nieuczciwą konkurencję, czyli np. tanie linie lotnicze, jak choćby OLT lub inne. Pan prezes mówił na początku, że wiadomo, iż tam jest sztuczna cena. Państwo powinno zwalczać taką konkurencję, bo doprowadza do upadłości uczciwego biznesu. Nasz krajowy przewoźnik, strategiczna firma jest dziś na skraju bankructwa.

Pojawia się pytanie do pana prezesa, który mówił o przygotowywaniu ustawy i działań dotyczących możliwości sprzedaży naszego krajowego przewoźnika. Czy pan prezes nie dostrzega innej możliwości uratowania państwowego przewoźnika niż tylko jego sprzedaż? To strategiczna firma strategiczna wpisana w ustawie. Jej sprzedaż wymagałaby zmiany ustawy. Inaczej nie można jej sprzedać. Myślę, że należy uczynić wszystko, żeby ją ratować. Na całym świecie swego rodzaju punktem honoru dla krajów jest posiadanie własnego przewoźnika. Oczywiście dla krajów silnych, które są w czołówce. A my podobno najlepiej w Unii Europejskiej radzimy sobie z kryzysem. Pan premier zapewnia, że jesteśmy podobno zieloną wyspą. Na tej wyspie nie wszystko powinno więdnąć. Dzisiaj widzimy uwiąd wielu firm. Myślę, że należałoby podjąć wszelkie kroki w celu ratowania, a nie tylko wysprzedawać. Sprzedaż z reguły kończy się katastrofą. Nie będę podawał przykładów. Była prośba o zwięzłość.

Kolejna sprawa dotyczy polityki państwa wobec przewoźnika. Tego nie powie nam minister skarbu państwa. Chodzi o kierunki polityki państwa wobec krajowego przewoźnika, a nie tylko o metodę ratowania firmy, co może być kompetencją ministra. Ale o kierunkach polityki państwa decyduje premier, nie poszczególni ministrowie. Chcielibyśmy usłyszeć, jaki pan premier Donald Tusk ma stosunek do istnienia czy nieistnienia krajowego przewoźnika? Trzeba byłoby jasno powiedzieć: albo jesteśmy za tym, żeby był, albo nie i wobec tego niech nawet upadnie, skoro nam na tym nie zależy. Na posiedzeniu Komisji nie uzyskamy na to odpowiedzi. Zapowiadane zmiany ustawowe będą wymagały debaty na forum Sejmu. Zatem nie unikniemy takiej debaty. Ale nie chodzi tylko o debatę przy okazji zmiany ustawy, ale debatę o polityce państwa.

Dlaczego pan przewodniczący nie chce dopuścić do takiej dyskusji? Da nam tutaj pogadać, byle nie na forum Sejmu. Czy kwestia interesu firmy państwowej ma być podporządkowana – mogę przypuszczać, to jest moje domniemanie – obronie prywatnego interesu, chociażby dobrego imienia pana premiera? Wiemy, w jakiej firmie doradzał syn pana premiera i jakie negatywne skutki wywołały działania tej firmy dla krajowego przewoźnika. Myślę, że prywatny interes nie powinien być ważniejszy niż interes publiczny. Dlatego sądzę, że nie warto bronić się przed debatą publiczną, której i tak nie unikniemy, a tego typu działania mogą po prostu rodzić domniemania i sugestie, że oto mamy do czynienia z cenzurą powodowaną prywatnym interesem, a nie interesem państwa. Dlatego będę apelował, myślę, że wszyscy będziemy wnosili o debatę na forum Sejmu, bo chodzi o politykę państwa wobec przewoźnika, a nie tylko i wyłącznie politykę ministra skarbu państwa wobec jednej – choćby nawet ważnej – spółki.

Mam jeszcze konkretne pytanie do pana ministra. Czy władze LOT, które doprowadziły do takiej sytuacji i wprowadziły w błąd – pan minister powiedział: zostaliśmy zaskoczeni, wprowadzeni w błąd przez poprzednie władze spółki – były wyłaniane według osławionych zasad ministra Grada, czyli koledzy królika? Bo te konkursy były jedną wielką farsą. Czy ci ludzie pochodzili z konkursu przeprowadzonego w ten sposób? Jeśli tak, to oczekiwałbym od ministra informacji, jak będą prowadzone konkursy, żeby wyłaniały prawdziwych fachowców, a nie żeby najważniejszą przesłanką do zajmowania funkcji była przynależność do Platformy Obywatelskiej albo do kręgu znajomych osób, które sprawują władzę. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Odnosząc się do tego, co powiedział pan poseł, stwierdzam, że poddam pod głosowanie Wysokiej Komisji kwestię czy debata powinna odbyć się na sali plenarnej, czy wystarczy dyskusja na dzisiejszym posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa i na jutrzejszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury, która również będzie debatowała na temat PLL LOT. Wydaje mi się, że z oczywistych względów jutro będą bardziej akcentowane kwestie regulacyjne związane z kompetencjami Ministra Infrastruktury, dzisiaj też wydaje się, że z oczywistych względów bardziej akcentujemy kwestie związane z nadzorem właścicielskim. Natomiast myślę, że jakość wystąpienia pana posła Suskiego będzie jakimś powodem do głosowania albo za, albo przeciw temu wnioskowi, co oczywiście pozostawiam posłom, którzy będą podejmowali decyzje.

Pan poseł Adamczyk, proszę. Kolejnym mówcą będzie pan Henryk Zimakowski – prywatny akcjonariusz PLL LOT.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS) – spoza składu Komisji:**

Szanowni państwo, mam kilka pytań i w związku z tymi pytaniami bardzo proszę o uwagę pana ministra skarbu państwa i pana prezesa LOT. Będę prosił o odpowiedź na te pytania również na piśmie.

Pierwsza kwestia – przychody z działalności podstawowej. W 2009 r. – to ponad 2,7 mld zł. Przychody z działalności bieżącej w 2010 r. wyniosły bez mała 3mld zł, bo 2,96 mld zł. W 2011 r. – ponad 3 mld 150 mln zł. Przewidywane za 2012 r. – 3 mld 300 mln zł. Teraz strata. Pomimo wzrostu przychodów strata w 2009 r. – ok. 220 mln zł, w 2010 r. – 162 mln zł, 2011 r. – 158 mln zł. Przewidywana w 2012 r. – 200 mln zł. Strata na majątku: 2009 r. – 265 mln zł, przewidywana w 2012 r. – 305 mln zł. Koszty pracy: w 2009 r. – bez mała 0,5 mld zł, w 2010 r. – 359 mln zł, w 2011 r. – 320 mln zł, przewidywane w 2012 r. – 280 mln zł. Procentowy udział kosztów pracy w 2009 r. – 14,8%, w 2010 r. – 11,5%, w 2011 r. – 9,7%., w 2012 r. – 8%.

W związku z tym pojawia się pytanie, czy przyczyną tragicznej sytuacji LOT są – jak mówił prezes Rady Ministrów, minister skarbu państwa i wszyscy politycy zaangażowani w obronę dobrego imienia zarządcy – są pracownicy spółki? Czy nie jest tak, że jeżeli od przewidywanej stracie na majątku w 2012 r. wynoszącej 305 mln zł odejmiemy przewidywany koszt pracy – 280 mln zł, to gdyby nawet pracownicy pracowali za darmo, mimo wszystko strata na majątku za 2012 r. wyniosłaby 25 mln zł. Pojawia się pytanie, jakie są prawdziwe powody złego stanu finansów PLL LOT? Czy tłumaczenie ministra skarbu państwa, że został oszukany przez poprzedniego prezesa, który przekazał mu nieprawdziwe informacje, jest zasadne? Czy nie jest tak, iż w związku z tym, że 30 sierpnia ub.r. jednym z punktów porządku obrad posiedzenia Sejmu była informacja prezesa Rady Ministrów na temat skutków działania firmy Amber Gold, na posiedzeniu w dniu 13 września nie można było upublicznić oto informacji o stratach, jakie przewidywano w PLL LOT? Stratach, które wynikałyby z działania konkurencyjnej na polskim rynku lotniczym firmy, która stosowała dumpingowe ceny, naraziła kilkaset tysięcy klientów na straty, a także spowodowała skutki ekonomiczne w całej branży na terenie naszego kraju.

Kieruję pytanie do pana przewodniczącego i do wszystkich obecnych – dlaczego mówiąc o PLL LOT pytamy stale ministra skarbu państwa? Dlaczego rozdzielana jest rola ministra skarbu i ministra transportu? Tak jeden, jak i drugi ponoszą pełną odpowiedzialność za stan rzeczy, o którym dzisiaj jesteśmy informowani. Dlaczego w dniu dzisiejszym nie otrzymujemy informacji, jakie skutki ekonomiczne dla PLL LOT przyniosło funkcjonowanie OLT Express? Przypomnę, że firma otrzymała przedłużenie koncesji na przewóz pasażerów w sytuacji niewytłumaczalnej, kiedy zapewnieniem finansowania dla tej firmy, co wynika z ustawy – Prawo lotnicze, była deklaracja złożona przez Amber Gold, że będzie finansował działalność przewoźnika. A to powinno być w sposób szczególny badane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego – instytucję, którą nadzoruje – zgodnie z ustawą o działach administracji rządowej – minister właściwy do spraw transportu. Minister właściwy do spraw transportu i odpowiedzialni urzędnicy nie uczynili nic w sytuacji, kiedy wiadomo było, że firma, która deklaruje w sposób formalny wsparcie finansowe, czym wypełnia warunki wynikające z ustawy i przepisów będących podstawą funkcjonowania ULC i oceniania złożonych tam wniosków. Nie było żadnej reakcji. Dopiero wówczas, kiedy leasingodawcy wycofali samoloty z firmy OLT Express, rząd zareagował, Urząd Lotnictwa Cywilnego cofnął koncesję.

Panie ministrze, kieruję do pana pytanie z nadzieją, że w terminie wręcz na *cito* uzyskamy na nie odpowiedź. To pytanie zadawane jest od września. Dotychczas nie udzielono odpowiedzi. Jakie skutki finansowe dla PLL LOT miało funkcjonowanie w 2012 r. na polskim rynku lotniczym konkurencyjnej firmy, czyli OLT Express? Niestety, na to pytanie do dzisiaj nie słyszymy odpowiedzi.

Panie przewodniczący, pana propozycja, aby członkowie Komisji głosowali, czy wystarcza debata na dzisiejszym posiedzeniu Komisji, czy też konieczna jest debata na plenarnym posiedzeniu Sejmu, wdaje się – z szacunkiem – niestety absolutnie niezasadna. Nie

bójcie się państwo tej dyskusji! Tak w gronie posłów zajmujących się problematyką infrastruktury, jak w gronie posłów zajmujących się problematyką Skarbu Państwa, a także problematyką gospodarczą i kwestiami sprawiedliwości. Bo przecież państwo zdajecie sobie sprawę, że wcześniej czy później problem PLL LOT będzie przedmiotem badania sejmowej komisji śledczej. Pan przewodniczący uśmiecha się, ale tutaj nikomu nie jest do śmiechu. Bo praktycznie za chwilę…

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Proszę do rzeczy, panie pośle.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS) – spoza składu Komisji:**

…zostanie tylko i wyłącznie *brent*, czyli marka, którą zapewne ktoś zechce jeszcze zhandlować, kupczyć nią i nieźle na niej zarobić. Problemem tej firmy jest chociażby z jednej strony – dobra umowa na zakup nowych samolotów. To jest dobra umowa. Państwo o tym doskonale wiedzą, mimo to, że na tej sali jeszcze nie padła informacja na ten temat. Wiecie, jaki można zrobić biznes na tych samolotach, wyprowadzając je z LOT do każdej innej firmy. Wiecie jaka jest cena katalogowa i cena zakupu, na jaką kwotę opiewa umowa. Tak, panie ministrze, pan doskonale o tym wie. I pana szef również.

Kolejna kwestia dotyczy odpowiedzialności. Kto decyduje o tym, że strategia przewoźnika bazuje na zakupie nowych samolotów? Zwyczajowo dla każdego przewoźnika bezpieczny jest zakup w ilości najwyżej do 5% floty. Wiadomo, że samoloty z pierwszymi tzw. numerami produkcji są zawsze usterkowe. One muszą wylatać w powietrzu swoje godziny. Usterki muszą dać znać o sobie, aby można było je wyeliminować w kolejnych produkowanych egzemplarzach. Dlatego dostaliście tak dobrą cenę za te samoloty. Czyli Skarb Państwa otrzymał tak dobrą cenę za te samoloty, bo z góry było wiadomo, że one będą awaryjne. Jeżeli chociażby w przypadku innych linii lotniczych, to jest – jak mówię – kwestia najwyżej 5% floty, to w naszym przypadku oparto strategię przewoźnika lotniczego na tych samolotach. Dlatego też jeszcze raz bardzo proszę o informację, jakie skutki finansowe dla LOT miała działalność firmy OLT Express? A także jakie są powody, że w kolejnych latach pomimo rosnącej straty, pomimo wszystkich możliwych cięć, a przede wszystkim udziału kosztów pracy, stan finansowy spółki jest taki a nie inny? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję. Chciałem tylko panu posłowi, jak mi wiadomo, wiceprzewodniczącemu Komisji Infrastruktury, przypomnieć, że komisje sejmowe wypowiadają się w formie głosowania.

Pan Henryk Zimakowski – prywatny akcjonariusz, proszę. Następnym mówcą będzie pan poseł Szałamacha.

**Prywatny akcjonariusz PLL LOT S.A. Henryk Zimakowski:**

Panie przewodniczący, dziękuję za udzielenie głosu. Witam szanownych państwa. Jestem prywatnym – bardzo drobnym – akcjonariuszem PLL LOT, podobnie jak ponad 5 tys. moich koleżanek i kolegów. W sumie nasz udział wynosi zaledwie 6,9%. Reszta czyli 93,1% należy do Skarbu Państwa. Skarb Państwa poprzez swoich urzędników zarządzał kapitałowo PLL LOT. Wynik świadczy o tym, że źle zarządzał. Sprywatyzowany LOT uzyskał stratę na majątku na koniec 2012 r. – 3 mld 800 mln zł. Z tego na Skarb Państwa przypada 3 mld 325 mln zł. W przeliczeniu daje to 100 zł na każdego obywatela.

Prywatni akcjonariusze stracili w sumie 375 mln zł. Każdy z nas stracił 75 tys. zł. Można byłoby postawić pytanie – czy po 1 stycznia 2013 r LOT posiada jeszcze jakiś majątek? Osobiście obawiam się, że pozostał tylko *know how* w postaci resztki ok. 2 tys. dobrze wyszkolonych, wykwalifikowanych pracowników. W tym momencie mam pytanie do pana ministra skarbu państwa, czy rozważał rozwiązanie ratujące spółkę – moim zdaniem – z dużym prawdopodobieństwem – mianowicie, wydzierżawienie firmy spółce pracowniczej stworzonej przez pracowników LOT. Moim zdaniem, ci ludzie mają kwalifikacje. Wiedzieliby gdzie zmniejszyć koszty i gdzie uzyskać większe wpływy, lepiej niż menedżerowie, którzy rządzili PLL LOT przez tyle lat.

Sądzę, że główna przyczyna strat finansowych spółki tkwi w nieprofesjonalnym i niesprawnym zarządzaniu. Mówię to z całą odpowiedzialnością, bo mam za sobą 30 lat

pracy w PLL LOT i tzw. kuchnia ekonomiczno-finansowa linii lotniczej nie jest mi obca. Jako jeden z przykładów – wyjątkowy kwiatek – nieprofesjonalności i niesprawności zarządzania chcę podać przykład z 2012 r. Akceptowalna dokładność planowania mieści się w tolerancji plus – minus 5%. Krótko mówiąc, plan jest dobry wtedy, kiedy wynik mieści się w granicach 95% – 105% wielkości planowanych. Otóż, plan na 2012 r. przewidywał zysk brutto w wysokości 52 mln zł. Według wstępnego bilansu, który został już sporządzony strata na działalności podstawowej – wynik brutto – wynosi minus 185 mln zł. Jeżeli szybko to przeliczyć, to błąd w planowaniu wyniósł 456%. Czyli był 90 raz większy od dopuszczalnego.

Moim zdaniem, jedną z istotnych cech profesjonalnego zarządzania jest umiejętność dostosowania działalności LOT do zmieniających się warunków otoczenia. To znaczy do zmieniających się strumieni pasażerskich, cen zakupywanych usług i towarów, w tym również paliwa lotniczego itp. W tym miejscu chciałbym zapytać pana prezesa Mikosza, w jaki sposób chce zapewnić profesjonalne i sprawne zarządzanie spółką? Osobiście życzę mu jak najlepiej, również w moim własnym interesie, jako akcjonariusza LOT. Ale ze znajomości sprawy, z całokształtu uwarunkowań dotyczących LOT oceniam, że szanse powodzenia pana misji są zaledwie na poziomie 1%. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł Szałamacha, proszę.

**Poseł Paweł Szałamacha (PiS):**

Mam krótkie pytania. Szanowni państwo, wydarzenia ostatnich tygodni pokazały, że nie będziemy już akceptowali argumentu Ministra Skarbu Państwa, że nie ponosi odpowiedzialności, bo jest rada nadzorcza, organy korporacyjne, procedury i Kodeks spółek handlowych, a on nic nie może. Zarówno okoliczności, w których pan prezes Mikosz odchodził, jak i w których powracał pokazują, że w pierwszym przypadku – wówczas Ministerstwo Skarbu Państwa twierdziło, że zbyt wolno przebiega tzw. restrukturyzacja – przyszedł pan prezes Piróg i zrobił to, czego od niego oczekiwano, czyli sprzedał wszystkie spółki i pieniądze zostały wydane, a następnie po dwóch latach wraca prezes Mikosz także ze względu na jasne stanowisko Ministra Skarbu Państwa. Proszę, aby w późniejszych odpowiedziach na interpelacje nie popełniał pan szkolnego błędu – mówiąc rada nadzorcza, ja nic nie mogę – żebyśmy nie mieli łatwych punktów do zdobywania. Swoją drogą proponowałbym rozważenie zmiany do ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji – powrót do sytuacji sprzed wielu lat, że wiceminister, podsekretarze stanu, albo nawet sam minister może zasiadać w radach nadzorczych spółek Skarbu Państwa. Wtedy byłby bieżący i bezproblemowy przepływ informacji. Takie rozwiązania funkcjonują w systemach prawnych innych krajów, także Unii Europejskiej.

Jedno podstawowe fundamentalne pytanie kieruję do ministra, drugie – do zarządu. Otóż, od kilku lat obserwujemy autonomizację czy wyodrębnianie się EuroLOT. Po pierwsze własnościowe – przejście spod nadzoru LOT bezpośrednio pod nadzór Ministra Skarbu Państwa, rozbudowę własnej floty i siatki połączeń. Jeżeli to miałoby mieć jakiś sens, muszę interpretować, że Ministerstwo Skarbu Państwa rozważa scenariusz, w którym LOT jest doprowadzany do kontrolowanej likwidacji, upadłości, a całość aktywów, które pozostają jest przenoszona do EuroLOT. Czy istotnie tak jest? Czy państwo rozważają taki scenariusz? Czy wraz z ustawą, która uchyla specjalną regulację dotyczącą PLL LOT będziemy być może mieli specustawę wzorem ustaw o postępowaniu kompensacyjnym w sprawie stoczni, w której Minister Skarbu Państwa będzie chciał oczyścić sytuację już do końca. W przeciwnym przypadku muszę zakładać, że te działania wobec EuroLOT nie mają żadnego sensu. Ministerstwo Skarbu Państwa w ciągu 5 lat doprowadziło do powstania dwóch firm, które zaczynają konkurować ze sobą. Nie jest w stanie rzetelnie rozwijać każdej z nich. Naraża siatkę LOT na swego rodzaju kanibalizację, podcinanie od dołu.

Moje pytanie do zarządu – w związku z tym, że moi koledzy klubowi wyczerpali praktycznie całość problematyki jest następujące – czy państwo będą czekali, aż B787 Dreamliner będzie przywrócony przez producenta do stanu operacji i certyfikat dopuszczenia do lotów zostanie przywrócony przez amerykańskie władze lotnicze? Bowiem

komunikaty, które można pozyskać z ogólnodostępnych źródeł, chociażby z FAA i od producenta mówią, że do dzisiaj nie zidentyfikowano przyczyny problemów z bateriami. Byłoby znacznie lepiej, gdyby taki problem został zidentyfikowany. Wiedzielibyśmy wówczas, że producent pracuje nad jego naprawą. Ale to oznacza – jeżeli rozmawiamy z inżynierami, fizykami – że być może za mało wiemy jak zachowuje się bateria litowo-jonowa. Okazuje się, że to jest zawodna konstrukcja. W dziedzinie badań podstawowych, co do litu i jego zachowań należało odrobić to zadanie domowe. Oczywiście, to nie jest zadanie dla LOT.

Czy w związku z tym, że nadchodzi sezon letni, kiedy firma miała odbić się, będzie musiała *de facto* „fastrygować", pozyskiwać inne samoloty. Czy państwo będą czekali, a w najgorszym razie ryzyko dla producenta – zobaczymy, LOT to przeżyje – jest takie, że ten system zasilania i jego krytyczny punkt, czyli baterie rdzeniowo-litowe nie zostaną powtórnie certyfikowane. Przed dwoma dniami Airbus ogłosił przejście do tradycyjnych rozwiązań w swojej konstrukcji, która wejdzie na rynek za dwa – trzy lata. Ryzyko polega na tym, że firma będzie musiała przeprojektować cały system elektryczny. To nie jest tylko kwestia baterii. W przypadku B787 próbowano dokonać gigantycznego skoku technologicznego i przeniesiono szereg systemów na elektrykę z hydraulicznych. Zatem oni będą musieli zmienić nie tylko baterie, ale przejść cały proces certyfikacji. To znaczy, że Dreamliner nie byłby w stanie wrócić do siatki połączeń nawet jesienią. Czy państwo mają jakąś inną alternatywę? Bo odbicie się na rynku transatlantyckim – w przypadku braku Dreamlinera – z wykorzystaniem startych dwudziestoparoletnich B767 po prostu nie uda się. Nie ma szans powodzenia. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pan poseł Rojek, proszę. Następnym mówcą będzie pani Joanna Modzelewska.

**Poseł Józef Rojek (SP):**

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, właściwie mam dwa pytania. Te, które chciałem zadać koledzy już wyczerpali. Nie będę do nich wracał.

Drodzy państwo, pamiętamy dzień, kiedy na lotnisku w Polsce lądował Dreamliner. Pamiętamy też fetę z tej okazji. I w mediach i w Polsce. Polacy byli tym karmieni przez cały dzień. Chyba nie tylko w Polsce, ale również na lotnisku. Po tym dniu okazało się, że nastąpił strzał między oczy. Dreamlinery zostały uziemione. Później bomba – w spółce PLL LOT katastrofa, długi, niemożność funkcjonowania. Pan minister występuje przed kamerami i mówi: prezes okłamał. Czy minister skarbu państwa w tym dniu wiedział o sytuacji ekonomicznej i finansowej PLL LOT? Konkretne pytanie, proszę o konkretną odpowiedź.

W następstwie tych zdarzeń ministerstwo decyduje się na odwołanie prezesa i uruchomienie konkursu na nowego prezesa. Dowiadujemy się – oczywiście z mediów – że zgłoszono chyba ok. 12 ofert. Po chwili wybrany obecny prezes Mikosz. Panie prezesie, oczekiwałem, że dzisiaj na posiedzeniu tej Komisji pan przedstawi strategiczny plan naprawy spółki. Mam wrażenie, że celem pana planu jest doprowadzenie spółki do sprzedaży. Zatem po co nowy prezes?

Sądziłem, że pan przedstawi plan naprawy, bo to interesuje nas, tym bardziej w kraju, gdzie ta branża powinna rozwijać się. Przecież kraj, zielona wyspa, atrakcyjna, rozwojowa, to i przychody z tej działalności powinny być na tyle duże, że nawet mimo strat spowodowanych nie wiemy jeszcze czym. Ale niestety jesteśmy podejrzliwi, możemy spekulować, że przez lata coś w firmie działo się niedobrego, nie tylko w tej, ale w otoczeniu problematyki lotniczej. Słyszymy, co stało się wcześniej – Amber Gold itd. Dlatego panie prezesie, chciałbym usłyszeć od pana, że nie sprzedaż, bo to nas nie interesuje, tylko naprawa, plan strategiczny, chronologia, czas. To jest istotne. Sądziłem, że z tych 12 ofert, taka została wybrana. Przepraszam, proszę nie dopatrywać się tutaj jakiejś uszczypliwości. Ale to interesuje nie tylko nas obecnych na sali, ale również obywateli. Dlatego proszę o ścisłą odpowiedź. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Pani Joanna Modzelewska przewodnicząca Związku Zawodowego Pilotów Liniowych jest ostatnim mówcą. Zgłasza się jeszcze pan poseł Zubowski i pan ze związków zawodowych.

Szanowni państwo, wbrew temu, co mówił pan poseł Suski, nie chciałem do tej pory przesądzać, co będę rekomendował Wysokiej Komisji w kontekście debaty na forum Sejmu. Natomiast słuchając dyskusji mam coraz większą pewność, że debata plenarna jest potrzebna i taką rekomendacją chcę zakończyć posiedzenie. Ze względu na jutrzejsze posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz konieczność uczestnictwa pana ministra w posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej na temat Bumaru gorąco apeluję do osób, które chciałyby jeszcze zabrać głos o zwięzłość, żebyśmy mogli zakończyć to posiedzenie i dać jeszcze możliwość wypowiedzenia się panu ministrowi i panu prezesowi. Będę rekomendował Wysokiej Komisji, aby zasugerowała pani marszałek przeprowadzenie debaty na forum Sejmu. Bardzo proszę.

**Przewodnicząca Związku Zawodowego Pilotów Liniowych Joanna Modzelewska:**

Witam państwa bardzo serdecznie. Na wstępie chciałabym państwa poinformować, iż nieprawdą jest, że związki zawodowe w Polskich Liniach Lotniczych LOT są silne. Związki zawodowe w LOT są słabe. Dam państwu na to bardzo dobitny dowód. W 2009 r. koszty pracownicze w budżecie LOT wyniosły ok. 15%, aktualnie wynoszą ok. 8%. Czy można powiedzieć o związkach zawodowych, które w ciągu czterech lat pozwoliły na zmniejszenie kosztów pracowniczych w budżecie spółki z 15% do 8%, że są silne? Ale potrzebny ktoś winny – symboliczny obrzydliwy związkowiec, który przeszkadza w prawidłowym zarządzaniu firmą. Zazdroszczę związkom zawodowym w PKP, górnictwie, które są w stanie reprezentować interesy pracowników.

Pan premier Tusk i pan minister Budzanowski mówili w mediach potrzebnej tzw. restrukturyzacji siatki połączeń, floty i załogi. Nie sądzę, aby redukcja załogi – jeżeli koszty pracownicze wynoszą 8% – cokolwiek pomogła. Redukcja floty i połączeń spowoduje ograniczenie miejsc pracy. W mojej ocenie, to nie przyczyni się do wyjścia firmy na prostą. To jest pierwsza kluczowa kwestia.

Kolejna kwestia dotyczy umów na zakup Dreamlinerów. Chciałabym wiedzieć, kto przygotowywał te umowy, jakie zespoły prawników? Jakie klauzule zawarte są w tych umowach w przypadku usterek uniemożliwiających funkcjonowanie samolotu? Wiadomo, że w lotnictwie nowe samoloty przechodzą tzw. okres wieku niemowlęcego. To oznacza, że one psują się. Zatem *backup* w postaci innych samolotów. Jaka jest i była polityka LOT, skoro promowano wyłącznie strategię bazującą na B787, którego aktualnie nie ma? Chciałabym wiedzieć, czy umowa pomiędzy producentem a LOT zawierała zapisy gwarantujące odszkodowanie? Jeżeli tak, to czy zostało wypłacone? Jeżeli nie, to dlaczego?

Czy była stosowna umowa ubezpieczenia, o którą również powinni zadbać prawnicy LOT? Tak jak w przypadku samochodu, który ma usterki, to jego właściciel otrzymuje samochód zastępczy. Temu służy umowa ubezpieczenia. Czy LOT posiada taką umowę? Dlaczego nie ma samolotu zastępczego? Kto był odpowiedzialny za umowę ubezpieczenia? Kto nie dopatrzył tego? A jeżeli są takie zapisy, dlaczego z nich nie korzysta się?

Kolejna kwestia z tym związana – prawnicy w LOT, mają swoją polisę OC. Jeżeli prawnicy w PLL LOT nie byli w stanie zagwarantować tego, o czym powiedziałam przed chwilą, czy spółka korzystała z zapisów OC prawników? Jeżeli tak, to proszę poinformować. Jeżeli nie, to dlaczego?

Kolejna rzecz, która mnie interesuje – posłowie o tym wspominali dosyć pobieżnie – to dialog społeczny w PLL LOT. Przybrał on bardzo ciekawy charakter. Rozpoczął go obecny prezes Mikosz w 2009 r. trwał do 2010 r., kiedy wypowiedział zakładowy układ zbiorowy pracy. Sprawa skończyła się w sądzie. Zwolnił m.in. przewodniczącą Związku Zawodowego Personelu Pokładowego panią Niemiec, która już wygrała sprawę w sądzie. Kolejne etapy dialogu społecznego ze związkami w LOT to zwolnienie po raz drugi już przez prezesa Piróga pani Niemiec z firmy. Mój zastępca członek zarządu Związku Zawodowego Pilotów Liniowych jeden z lepszych pilotów Boeinga 767 pan kapitan Piaściński

został zwolniony dyscyplinarnie z pracy. Dzisiaj odbywa się w sądzie karnym rozprawa przeciwko prezesowi Pirógowi i szefowej działu kadr pani Przybysz, za niezgodne z prawem zwolnienie tych dwóch osób. Mnie PLL LOT – wynajmując najdroższą kancelarię prawną Domański-Zakrzewski-Palinka – wytoczył dwa procesy o rzekome zniesławienie: karny i cywilny. Karny został już umorzony. Ale kancelaria odwołała się. Ciekawa jestem, jakie są koszty? Minister Budzanowski podał, że koszty działań zewnętrznych podmiotów prawnych w latach 2009 – 2011 przeciwko związkom zawodowym wyniosły 2,7 mln zł. Chciałabym wiedzieć, ile ta najdroższa kancelaria prawna bierze za to, że pisząc zażalenie nawet nie była w stanie wpisać właściwej sygnatury sprawy? Ile za to płaci polski podatnik? To jest dosyć interesujące. Dlaczego wynajmowane są zewnętrzne podmioty prawne, skoro LOT posiada dział prawny?

Proszę powiedzieć, czy minister – mówili o tym posłowie – skoro stwierdził, że prezes Piróg wprowadził go w błąd, złożył zawiadomienie o popełnieniu przez zarząd przestępstwa działalności na szkodę spółki? Zwracam uwagę, że art. 304 i 305 Kodeksu postępowania karnego mówią o obowiązku zawiadomienia w związku z powzięciem wiadomości. Brak takiego zawiadomienia jest równoznaczny ze współudziałem. Chciałabym wiedzieć, czy minister Baniak, który zawsze rekomendował prezesa Piróga jako osobę nad wyraz rzetelną, której należy słuchać, a nie związków zawodowych, wykonał takie czynności?

Dlaczego proponowana jest redukcja załogi i obcięcie wynagrodzeń w LOT, skoro tak jak powiedziałam budżet wynagrodzeń w latach 2009 – 2012 zmniejszył się z 15% do 8%, a strata na wynikach finansowych cały czas rosła? Czyli nie ma żadnej korelacji między redukcją załogi a zwiększającą się stratą. Zatem jaki cel ma redukcja załogi? Jaki cel mają zwolnienia grupowe? Czy tylko taki, żeby na zewnątrz pokazać, że spółka cokolwiek robi? Czy chodzi o to, żeby ci pracownicy zostali ze spółki wyprowadzeni i potem nie będzie możliwe wykonanie siatki połączeń?

Pan prezes Mikosz był inicjatorem, by baza techniczna w postaci LOT AMS znalazła się poza PLL LOT. Ten proces został sfinalizowany przez prezesa Piróga. Posłowie wskazywali, że w konsekwencji tego przedsięwzięcia Dreamlinera nie obsługuje już polska baza techniczna. Kiedyś baza techniczna obsługiwała samoloty przez całą dobę, później – po wyodrębnieniu – samoloty były obsługiwane kilka dni w tygodniu roboczym w godz. 8.00 – 16.00. Czyli jeżeli w piątek przylatywałby samolot z usterką, to stał cały weekend i w poniedziałek nie odlatywał, bo nie miał go kto naprawić. Ile rejsów zostało odwołanych z powodów technicznych i braku załóg? Kto za to odpowiada? Jaki jest koszt? Chciałabym poznać korelację pomiędzy zyskami, które wpłynęły do LOT za sprzedaż bazy technicznej a obecnie wydawaną przez spółkę kwotą na zewnętrzną obsługę, w połączeniu ze stratami z tytułu odwołanych lotów z powodów technicznych.

Kolejna kwestia, która mnie bardzo interesuje to sławetny lot kapitana Wrony. Media jakoś zamilkły na ten temat. Wydaje się, że ten temat tak jak kiedyś był bardzo wygodny, tak obecnie przestał być wygodny. Chciałabym od ministra skarbu państwa i prezesa Mikosza uzyskać informację, jaki koszt poniósł LOT z tytułu tego wydarzenia. Czy LOT uzyskał odszkodowanie? Bowiem rozumiem, że fenomenalny dział prawny, który posiada LOT posiadał dobrą umowę ubezpieczenia gwarantującą wypłatę odszkodowania w przypadku zaistnienia takiego zdarzenia. Czy odszkodowanie zostało wypłacone? Jeżeli tak, to w jakiej kwocie? Czy pokryło stratę związaną z tym wydarzeniem? Czy LOT sprzedał wrak i za ile?

Kolejna sprawa dotyczy pasażera etnicznego. Prezes Piróg zrezygnował z połączeń Kraków – Rzeszów na trasach atlantyckich, czyli do Stanów Zjednoczonych. Prezes Mikosz otworzył połączenie z Hanoi, które zamknął prezes Piróg. Proszę mi powiedzieć, kto za to odpowiada? Czy to będzie znowu wina ruchomego rynku lotniczego na świecie i wysokich cen paliwa? Czy Skarb Państwa zamierza pociągnąć do odpowiedzialności osoby, które zarządzały i zarządzają PLL LOT i generują straty? Czy Skarb Państwa kwalifikuje to jako działania na szkodę spółki? Czy też nie dopatruje się w tym niczego nagannego? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Apeluję do dwóch osób, które zgłosiły się o rezygnację z zabrania głosu, abyśmy mogli dać możliwość odpowiedzi panu ministrowi i panu prezesowi. Chyba, że bardzo krótko. Pan poseł Zubowski, proszę.

**Poseł Wojciech Zubowski (PiS):**

Panie przewodniczący, zadawanie pytań zajmie mi nie więcej niż dwie minuty.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

To może jeden i drugi mówca po dwie minuty, żeby pan minister mógł odpowiedzieć. Następnie rozstrzygniemy kwestię debaty.

**Poseł Wojciech Zubowski (PiS):**

Chciałbym zapytać o stosunek do kontroli NIK za 2008 r., kiedy to kontrolowano transakcje związane z handlingiem paliwa, czyli zabezpieczenie wzrastających kosztów. Przypomnę, że jest to jeden z elementów, który LOT wskazuje jako wpływający na pogorszenie wyników finansowych. W sprawozdaniu z kontroli NIK zaznaczył, że na czele tzw. komitetu paliwowego stał członek zarządu, którego kompetencje w zakresie wiedzy o branży lotniczej, a także doświadczenie w sprawach finansowych zostały poddane w wątpliwość przez audytora zewnętrznego. Rada nadzorcza była o tym informowana. W tym miejscu chciałbym przejść do rady nadzorczej. Prosiłbym o potwierdzenie albo zdementowanie informacji, że rada nadzorcza była też powiadamiana przez biegłych rewidentów, że w sprawozdaniach finansowych za lata 2008 – 2011 wykazywano, że zobowiązania krótkoterminowe spółki przewyższają aktywa krótkoterminowe, co powoduje zagrożenie jej zdolności do kontynuowania działalności. Prosiłbym o informację, czy była jakakolwiek reakcja rady nadzorczej na to niepokojące zawiadomienie.

Prosiłbym również o komentarz dotyczący polityki związanej z zabezpieczeniami kosztów paliwa i zabezpieczeniami kosztów związanych ze wzrostami kursu walut. Na str. 5 materiału przygotowanego przez ministerstwo jako jeden z głównych elementów wpływających na pogłębienie trudnej sytuacji finansowej w II połowie 2012 r. wymienia się wzrost kursu złotówki do dolara. Natomiast są możliwości poprzez granie na giełdzie zabezpieczenia się przed tego typu negatywnymi skutkami i działaniami. Jak ta sprawa wygląda ze strony LOT? Czy tego typu polityka jest prowadzona?

Proszę pana prezesa o odpowiedź, w jaki sposób widzi tę pozycję lidera LOT w Warszawie i istotnego czy znaczącego przewoźnika na pozostałych lotniskach regionalnych? Co dla pana prezesa oznacza istotny przewoźnik?

Prosiłbym też o krótką informację – jeżeli to możliwe – na temat pomocy udzielonej PLL LOT. Jeżeli okaże się, że te pieniądze trzeba będzie zwrócić, to jaki jest plan działania w tej sytuacji? Skąd te pieniądze zostaną wzięte? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo, panie pośle. Ostatni mówca, proszę. Dwie minuty.

**Przewodniczący NSZZ „Solidarność" w PLL LOT S.A. Stefan Malczewski:**

Mam tylko dwa pytania. Pierwsze kieruję do pana ministra – czy pan minister wie na jakich stawkach LOT jest obsługiwany na lotnisku Okęcie i lotnisku Chopina, a na jakich stawkach przewoźnicy Ryanair i Wizz Air?

Drugie pytanie także do pana ministra – na jakiej podstawie prawnej Ministerstwo Skarbu Państwa prowadziło rozmowy z Turkish Airlines? Czy korzystało w tych rozmowach z doradcy prywatyzacyjnego? Czy były to rozmowy przy kawie?

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję. Proszę o udzielenie odpowiedzi.

**Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Będę omijał pytania adresowane do pana prezesa Mikosza. Skupię się na kierowanych do mnie. Jeżeli nie na wszystkie odpowiem, to udzielę odpowiedzi na piśmie. Równocześnie proszę przyjąć przeprosiny, biję się w piersi, jeżeli chodzi o rzeczywiście zbyt późne dostarczenie materiału. Umówiłem się, że zawsze będzie to tydzień przed posiedzeniem. Ale jesteśmy – ministerstwo i spółka –

dość mocno zaangażowani w różne prace. Stąd poślizg, za który przepraszam. Będę robił wszystko, żeby więcej nie łamać umówionych terminów. Podobnie, jak słyszę brakuje jeszcze odpowiedzi, które są wynikiem debaty przy okazji pytań w sprawach bieżących. Postaramy się je uzupełnić na podstawie stenogramu.

Jeżeli chodzi o pytanie pani poseł Zaremby w sprawie wynagrodzenia doradcy ds. prywatyzacji, który jest w LOT, to według mojej najlepszej wiedzy jest to umowa *success fee,* zatem z tego tytułu żadne środki nie zostały wydatkowane.

Część poruszonych zagadnień w pytaniach pana posła Małeckiego powtarza się w pytaniach innych posłów, jak chociażby koszty pracowników. Mamy świadomość, że pracownicy nie są w spółce „złym aktywem". Mamy świadomość, że koszty pracowników również w relacji do innych linii tradycyjnych europejskich są przeważnie niższe. Natomiast PLL LOT jest spółką działającą na podstawie określonego modelu. Zatem musimy szukać oszczędności po stronie kosztowej. Odpowiadam na pytanie pani przewodniczącej, która zabierała głos pod koniec serii pytań, nie jest intencją ministra, ani – zakładam – nowego prezesa, żeby rentowności dla LOT szukać tylko i wyłącznie w redukcji kosztów osobowych. Oczywiście, również tutaj musimy szukać oszczędności, mimo relatywnie niskiego pułapu tych kosztów. Natomiast jest to jedna ze składowych obszaru kosztowego, który jest planowany do istotnego ograniczenia.

Nie chciałbym dyskutować z panią przewodniczącą, czy związki zawodowe są mocne czy słabe. Nie ma wypowiedzi ministra skarbu państwa, ani premiera, że oto teraz zabierzemy się za związki zawodowe. Wypowiedzi, które padały z ust premiera i ministra skarbu państwa mówiące o twardych rozmowach ze związkami wynikają z pytań, jakie pan premier i pan minister otrzymują, najczęściej od dziennikarzy czy komentatorów: co pan na to, że związki zawodowe są mocne i nie pozwolą na zmiany. To premier odpowiada: należy ze związkami twardo dyskutować, rozmawiać. Tak należy czytać te wypowiedzi, a nie wyrywać je z kontekstu. Nie jest tak, że oto teraz przyszedł Mikosz i dobierzemy się do skóry związkowcom. Nie ma takiej intencji ani zamiaru. Jest wola współpracy. Prezes Mikosz sam to deklarował. Natomiast wie, podobnie jak minister skarbu państwa, że rozmowy mogą być trudne, bo dotyczą kwestii najtrudniejszych, czyli spraw ludzkich.

Pan poseł Małecki powiedział, że zrzucamy odpowiedzialność na wypadkową sytuację na rynku, natomiast Wizz Air czy Lufthansa mają się lepiej. LOT nie jest Wizz Airem czy Lufthansą. Wizz Air działa na podstawie modelu lowcostowym, który wiadomo z czym się wiąże – jednolita flota czy bardzo ograniczone koszty, w tym koszty osobowe. Nie jest to kierunek, w jakim zamierzamy zmierzać, chociaż – jak powiedziałem – zależy nam na ograniczeniu bazy kosztowej. Nie jesteśmy Lufthansą, która jest nieporównywalnie większym podmiotem i komplementarnym wewnętrznie niż LOT. Natomiast wiadomo, jakie są przyczyny takiej a nie innej sytuacją w LOT. Piszemy o tym w naszym materiale, mówimy m.in. o kosztach paliwa. Tych przyczyn jest więcej. Są wymienione w materiale.

W sprawie korzyści – lub ich braku – uczestnictwa w Star Alliance odpowie prezes Mikosz. Podzielam optykę myślenia pana posła Małeckiego, że niekoniecznie każdy parametr naszego uczestnictwa jest dla LOT w pełni korzystny. Poproszę prezesa Mikosza o odniesienie się.

Jeżeli chodzi o zaangażowanie podmiotów z udziałem Skarbu Państwa w procesy transakcji w ramach majątku LOT, to zarówno ARP, Silesia działały w oparciu o potencjalne zachowania prywatnego inwestora. Były to transakcje w głównej mierze transparentne, w ramach otwartych procedur. Komisja Europejska je akceptuje z punktu widzenia dopuszczalności pomocy publicznej.

Pan poseł prosił o precyzyjną informację. W styczniu br. odbyło się spotkanie z Komisją Europejską. Komisja zwróciła uwagę na niedochowanie procedur. Zaleciła, aby takie sytuacje nie zdarzały się w przyszłości. Przedstawiciele Komisji oczekują – tutaj częściowo odpowiadam na pytanie pana posła Szałamachy – żeby rząd polski skupiał się na jednym wariancie – wariancie restrukturyzacji. Chcemy tego dotrzymać. Model, w kierunku którego zmierzamy – co jest publicznie ogłoszone – to model ratowania i w następnym kroku restrukturyzacji LOT. Zatem nie ma wariantu upadłościowego, zakładającego, że przenosimy wszystko, co się da do EuroLOT, żeby w ramach tej firmy

dokonywać operacji, które dzisiaj dokonuje LOT. Naszym celem jest dążenie do naprawy LOT i w dalszej perspektywie prywatyzacja czy forma podobna do prywatyzacji.

Połączę odpowiedź na pytania pana posła Kwiatkowskiego i pana posła Szałamachy w sprawie wyboru prezesa. Rada nadzorcza dokonując wyboru nie złamała żadnych procedur. Wszystko odbyło się zgodnie z prawem. Rada nadzorcza ma prawo wybierać prezesa spośród kandydatów, którzy spełniają wymogi formalne. Prezes Mikosz je spełnił. Dlatego rada nadzorcza powróciła do propozycji tej kandydatury, tak samo jak mogła powrócić do każdej innej kandydatury. Na podstawie dostarczonych materiałów, przygotowanych prezentacji i innych kwalifikacji dokonała takiego a nie innego wyboru.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS) – spoza składu Komisji:**

Pytanie o absolutorium, panie ministrze.

**Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:**

Jeśli chodzi o pytanie pana posła Polaczka w sprawie działań prezesa Piróga, to rada nadzorcza obecnie dokonuje określonych sprawdzeń i wewnętrznych audytów. Do kwestii absolutorium wrócimy w czerwcu. Będziemy wtedy podejmować decyzję przy okazji walnego zgromadzenia.

Pan poseł Polaczek zapytał, kto dopuścił do wylotu B787. Tu jest standardowa procedura. Zwracam uwagę, że parę godzin przed wylotem Urząd Lotnictwa Cywilnego dokonał dodatkowej kontroli. Zatem bezpieczeństwo pasażerów było niejako dodatkowo sprawdzone. Bezpieczeństwo było na pierwszym miejscu, jeżeli chodzi o dopuszczenie samolotu do użytkowania.

Odpowiadając na pytania pana posła Szałamachy, pan poseł nie tylko jako doświadczony polityk, ale też wysoki urzędnik państwowy miał możliwość i mógł zmieniać ustawę o komercjalizacji i prywatyzacji, żeby wskazać siebie, swoich następców jako członków organów spółek zapewne za wynagrodzenia. Natomiast nie ma takiej intencji obecnego rządu, tym bardziej, że wydaje mi się – i tu myślę, że jesteśmy zgodni, panie pośle – że członkowie kierownictwa poszczególnych ministerstw nie mieliby czasu, aby zajmować się pracą w radach nadzorczych.

Jeżeli chodzi o autonomizację EuroLOT i PLL LOT, te dwie spółki muszą działać komplementarnie na rynku konkurencyjnym, czyli dzisiaj jest dopuszczona większa elastyczność. EuroLOT będzie działał tu, gdzie to możliwe i tu, gdzie starcza mu zasobów i parku maszynowego w ramach rozwijania swojej siatki, swojego biznesu, ale również na podstawie stosownych umów z PLL LOT będzie – mówiąc w uproszczeniu – świadczył usługi na rzecz LOT, czyli innymi słowy – dowoził pasażerów na dalsze loty, które będzie wykonywał PLL LOT.

Jeśli chodzi o pytanie o stawki na jakich działa LOT na lotnisku, nie chciałbym szczegółowo wchodzić w te kwestie. To są – podobnie z Boeingiem – umowy handlowe. Proszę wybaczyć, jesteśmy świadomi, że zasiadamy przed Wysoką Komisją, każda wypowiedź, zwłaszcza, że nie jesteśmy na posiedzeniu zamkniętym, lecz otwartym, która dotykałaby kwestii handlowych mogłaby przynieść określone straty dla spółki. Nie chciałbym się do tego odnosić.

Padło pytanie o stawki LOT chociażby na lotnisku Okęcie. Znane mi jest – bo przyszło do mojej wiadomości, podobnie do wiadomości ministra transportu – wystąpienie spółki do portu o renegocjowanie stawek. Oczywiście bardzo istotną kwestią jest to, żeby nie zakłócono konkurencji. Z tego co wiem, na innych lotniskach w Europie dopuszczone jest tzw. wolumenowanie, czyli uzależnienie kosztów handlingu i kosztów opłat pasażerskich od liczby wykonywanych operacji. Jeżeli dana spółka wykonuje więcej tych operacji niż inna, to ma prawo oczekiwać od lotniska nieco innych kosztów, jakie ma ponieść. Pamiętajmy cały czas o tym, żeby nie zakłócać w sposób szkodliwy konkurencyjności.

Jeżeli chodzi o Amber Gold, o co pytał pan poseł Adamczyk, to o stratach wielokrotnie informowaliśmy zarówno w odpowiedziach na interpelacje poselskie czy też w innych publicznych wystąpień. Straty bezpośrednie z tego tytułu wyniosły ok. 30 mln zł. Nieco trudniej jest policzyć koszty w ujęciu całościowym, jak chociażby wpływ na cenę oferowanego miejsca w samolocie. To jest nieco szersze zagadnienie. Oczywiście taka, a nie

inna cena oferowana przez OLT miała wpływ na to, że zarówno LOT, jak i EuroLOT musiał zmniejszać swoje ceny.

Myślę, że tyle z mojej strony. Poproszę pana prezesa Mikosza o odpowiedzi na kierowane do niego pytania. Panie przewodniczący, czy mógłbym opuścić posiedzenie, aby pójść do Ministerstwa Obrony Narodowej na posiedzenie Komisji Obrony Narodowej, które rozpoczyna się o 14.00…

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Za 10 minut rozpoczyna się wspólne posiedzenie trzech komisji w sprawie kolei linowych.

**Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:**

Na sali pozostaną moi współpracownicy.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Dobrze. Zaraz po wystąpieniu pana prezesa Mikosza chciałbym rozstrzygnąć kwestię rekomendacji Wysokiej Komisji. Z dyskusji, która miała miejsce przeczuwam, że nie będzie sprzeciwu wobec propozycji, o której państwu mówiłem. Ale dochowajmy formalności do końca. Pan prezes Mikosz, proszę.

**Prezes zarządu PLL LOT S.A. Sebastian Mikosz:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, bardzo wiele pytań dotyczy Dreamlinera. Może postaram się je pogrupować i odpowiedzieć na nie. Po pierwsze – było pytanie, kto zezwolił na wylot i jaka była sytuacja techniczna. Proszę państwa, chciałbym wyraźnie podkreślić bardzo ważną kwestię. Otóż, uziemienie czy też brak zgody polskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego na operowanie dwoma aktualnie posiadanymi przez LOT Dreamlinerami ma charakter prewencyjny. Ono nie jest skutkiem żadnej usterki samolotu. Samolot, kiedy wylatywał do Chicago w swój pierwszy rejs również nie miał usterki. W związku z czym nie było powodów, ani żadnych przesłanek do podejmowania jakiekolwiek decyzji prewencyjnych. Z punktu widzenia *stricte* technicznego decyzja FAA o uziemieniu Dreamlinerów została wydana, kiedy nasz samolot był w połowie drogi do Chicago. Nie było zatem żadnej przesłanki w momencie wylotu, aby ten samolot nie poleciał.

Po drugie – jest to decyzja, którą wydały władze amerykańskie. Została ona przyjęta przez EASA, czyli europejski nadzór i dopiero ULC wydał tego typu dyspozycję.

Pan poseł Szałamacha zapytał do kiedy czekać i czy zidentyfikowano problem. Chciałbym przekazać, że dwa razy dziennie LOT jako jeden z pierwszych klientów – bo jesteśmy ósmą linią, która używa Dreamlinera – uczestniczy w tzw. konferencjach technicznych. Z powodów poufności nie mogę wchodzić w szczegóły. Ale wydaje się, że lista możliwych zidentyfikowanych problemów jest bardzo krótka. Boeing nie ma jednoznacznej odpowiedzi na to, co stało się. Ale też nie jest tak, że nieznane są precyzyjnie obszary tego, co się z tym samolotem w tej chwili dzieje.

Nie wiemy, czy i kiedy zostanie wydana ponowna zgoda na wznowienie rejsów tym typem samolotów. Podjęliśmy decyzję zamykającą dyskusję, czy LOT będzie realizował – czy nie będzie – rejsy atlantyckie, po to, żeby zaoferować B767. Było pytanie, czy pozyskamy kolejne maszyny. Na razie mamy trzy swoje, których użytkowanie przedłużamy, bo proces oddawania był przewidziany na ten rok. W zależności od tego, jak dokładnie zostanie ułożona nasza siatka letnia dobierzemy dwie bądź trzy maszyny, jeśli wystąpi taka potrzeba. Dla mnie najważniejszym obecnie celem jest bardzo wyraźny sygnał rynkowy, że LOT wykona swoje rejsy letnie. Do kiedy w takiej sytuacji będziemy w stanie czekać? Wydaje, że mogę powiedzieć, że nie dłużej niż do połowy lipca. W tym czasie będziemy musieli podjąć ostateczną decyzję. Jeżeli okaże się, że samolot nie jest w stanie latać, nie jesteśmy w stanie przeczekać kolejnego sezonu w takiej tymczasowości.

To pozwala mi przejść do pytania, które dotyczyło odszkodowań za opóźnienia w dostarczeniu samolotu i aktualnej sytuacji odszkodowawczej. Pierwszy samolot rzeczywiście miał być dostarczony w 2008 r. Osobiście negocjowałem – wspólnie z naszym zespołem – jedną z transzy odszkodowań, która została wypłacona spółce w 2010 r. Nie mogę zdradzać jak duża była to transza, ale były to bardzo znaczące środki, które przekraczające to, co przewiduje umowa. Trzeba wiedzieć, że umowy są konstruowane indy-

widualnie między producentem a klientem. Są uzależnione nie tylko od liczby odbieranych samolotów, ale chociażby od tego, że LOT właśnie jest jedyną linią, która posiada całą flotę dalekiego zasięgu wyposażoną w Boeingi 767 i planował wyposażyć ją w B787.

Jeśli chodzi o aktualne odszkodowania, to chciałbym wyjaśnić pewne kwestie. Czy LOT występuje o odszkodowanie? Z prawnego punktu widzenia obecnie nie można jeszcze wystąpić o odszkodowanie, dopóki nie będzie wiadomo, co się stało i kiedy samolot wzbije się w powietrze. Takie jest stanowisko wszystkich prawników, w tym prawników Boeinga. Nam wydaje się ono słuszne. Nie oznacza to, że rezygnujemy z jakichkolwiek działań odszkodowawczych, czy też z wysyłania chociażby pism, które wskazują na naszą jednoznaczną intencję domagania się odszkodowania. Natomiast moim pierwszym celem jako prezesa zarządu spółki, która świadczy usługi lotnicze jest przewożenie pasażerów. Dla mnie najważniejszy wydźwięk relacji z Boeingiem jest taki, że dzisiaj Boeing ma pewne możliwości pomóc PLL LOT w krótkim okresie. Wykorzystujemy te możliwości.

Było pytanie dotyczące zastępczych samolotów. Na świecie nie ma żadnej umowy na zakup samolotów, która zakładałaby zastępstwo. Bowiem w przeciwieństwie do samochodów, wyprodukowanie samolotu trwa trzy lata. Nikt nie trzyma samolotu w rezerwie, aby go podstawić w zamian. Wszelkie zamiany, o których w tej chwili mówimy, negocjujemy z leasingodawcami, którzy posiadają 90% floty światowych samolotów. W związku z czym w ramach odszkodowań i kompensacji będziemy domagali się wyrównania finansowego za to, że musieliśmy chociażby przedłużyć użytkowanie samolotów, wykonać dodatkowe przeglądy albo zapłacić kary za nieoddanie w terminie. Pragnę państwa zapewnić, że spółka na pewno będzie dochodziła tych spraw. Wynika to z relacji handlowych, nie tylko z samej umowy, ale również z pewnej praktyki. Samolot kupuje się po to, by latał. Nie ma potrzeby szczególnego odnoszenia się do umowy.

Któryś z panów posłów zadał pytanie czy odchodziłem, bo nie zgadzałem się na prywatyzację. Staram się nigdy nie komentować tamtej decyzji, ale chcę powiedzieć, że było wręcz odwrotnie. Jednym z głównych powodów, dla których zdecydowałem się ponownie kandydować jest właśnie to, że wydaje mi się, iż istnieje realna szansa na prywatyzację spółki. Nie widzę możliwości, aby linia średniej wielkości, jaką jest LOT w długim, a nawet w średnim okresie pozostawała linią, która nie należy do większego aliansu lotniczego w sensie kapitałowym. Nie chodzi mi o Star Alliance. Pragnę zwrócić państwa uwagę na to, że Air France połączył się z KLM i Air Italia, British Airways – z Iberia. Wczoraj dwóch wielkich przewoźników amerykańskich zdecydowało o fuzji. Nawet najwięksi łączą się, a cóż dopiero spółka takiej wielkości jak LOT. Firma powinna jak najszybciej znaleźć odpowiedź na pytanie, w której grupie kapitałowej lotniczej może znaleźć się. Z mojej perspektywy najkorzystniejszym partnerem byłaby oczywiście linia lotnicza. Może zdarzyć się inaczej. Ale uważam, że szansa na prywatyzację jest szansą na długofalową, trwałą obecność LOT na polskim niebie. Chodzi o rozwój spółki pod marką LOT, wykorzystanie siły i rozpoznawalności marki, obecności na Okęciu, posiadanych slotów i generalnie rynku, który jest rynkiem rosnącym.

Było pytanie dotyczące biur sprzedaży. Nie słyszałem o likwidacji biur w naszych portach regionalnych, ale natychmiast po powrocie do spółki dowiem się. Natomiast jeśli chodzi o rynek amerykański uważam, że decyzja dotycząca likwidacji biur w Stanach Zjednoczonych i przeniesienia naszej sprzedaży do tzw. GSA, czyli globalnego sprzedawcy biletów, była jak najbardziej słuszna. Jest to ruch, którego dokonują wszystkie linie naszej wielkości. Lufthansa wykorzystuje własne biura i GSA. Skorzystaliśmy z okazji, ponieważ jeden z naszych największych konkurentów, jakim był SN Brussels przeniósł się do spółki, zarządzanej przez Lufthansę. W ten sposób otworzyło się miejsce na wejście PLL LOT w sieć sprzedaży. Na podstawie mojej wiedzy – którą zweryfikuję – mogę powiedzieć, że częściowo wystąpiły znacznie lepsze wyniki sprzedaży na „atlantykach" w 2010 r. i 2011 r. Nie mamy jednego biura w Chicago i jednego w Nowym Jorku. Bilety są sprzedawane za pośrednictwem sieci dystrybucji w całych Stanach Zjednoczonych. Jak państwo wiedzą, większość biletów nie jest kupowana fizycznie w biurach, tylko za pośrednictwem internetu, agentów lub tzw. implantów korporacyjnych. Tym

samym zapewnia dostęp do większej liczby ofert i większej liczby taryf. Taki typowy implant – czyli agent, który sprzedaje bilety – znajduje się w Sejmie.

Jeśli chodzi o strukturę kosztów spółki, absolutnie nie mam zamiaru poddawać w wątpliwość procentowego udziału kosztów wynagrodzeń. Dlatego nigdy nie mówiłem i teraz też nie mówię, że podstawą planu przebudowy czy restrukturyzacji LOT są zwolnienia grupowe. Absolutnie nie. Chciałem jednak zwrócić państwa uwagę – jestem gotów przyjąć za to wszelką odpowiedzialność – że LOT musi poprawić się, być bardziej konkurencyjny, musi przekonać Polaków, żeby bardziej korzystali z tej, a nie innych linii.

Jednak restrukturyzacja czy też uzyskanie rentowności przez LOT nie jest możliwe bez pewnych działań wobec usługodawców lotniczych. Największe są wydatki paliwowe. Mamy tutaj pierwszy sygnał. Po pierwsze – kończymy renegocjacje umowy ze spółką PETROLOT, która kiedyś należała do PLL LOT, a następnie została sprzedana PKN Orlen. Otrzymaliśmy pierwszy sygnał o demonopolizacji rynku dostawców usług na Okęciu. Na Okęciu kupujemy najwięcej paliwa. Jeśli pojawiłoby się dwóch lub trzech dostawców, jest oczywiste, że dyferencjał, czyli marża, którą płaci linia lotnicza może ulec znaczącemu obniżeniu. Gdybym zestawił porównania światowe, to znowu jesteśmy w takiej sytuacji jak w przypadku innych dostawców. LOT płaci dyferencjał znacznie wyższy niż na innych lotniskach świata. Prosty przykład – w Bangkoku jest pięciu dostawców paliwa, płaci się 23 dolary dyferencjału. Obecnie anonsowany dyferencjał w Warszawie jest między 90 a 100 dolarów z możliwością negocjacji wolumenowych. Jesteśmy gotowi podjąć wszelkie wysiłki, ale nie ma możliwości uzyskania znaczących oszczędności kosztowych, jeśli nie zmniejszą się ceny u monopolistycznych dostawców. Weźmy polskie porty lotnicze…

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Przepraszam bardzo, zbliża się wspólne posiedzenie trzech komisji. Czy pan prezes ma jeszcze dużo informacji do przekazania?

**Prezes zarządu PLL LOT S.A. Sebastian Mikosz:**

Nie.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Czy możemy przyjąć, że pan prezes na pozostałe pytania odpowie na piśmie?

**Prezes zarządu PLL LOT S.A. Sebastian Mikosz:**

Tak. Na pozostałe pytania odpowiem na piśmie.

**Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):**

Chciałbym zamknąć kwestię rekomendacji dla pani marszałek Kopacz. Czy jest sprzeciw wobec propozycji, aby Wysoka Komisja rekomendowała pani marszałek przeprowadzenie debaty w sprawie sytuacji LOT podczas sesji plenarnej? Nie widzę zgłoszeń.

Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie.